



저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#) 

조경학석사 학위논문

서울역 고가도로 공원화 계획

**Planning for Seoul Station Elevated
Promenade Park**

2015년 2월

서울대학교 환경대학원

환경조경학과

김 지 훈

서울역 고가도로 공원화 계획

지도교수 조 경 진

이 논문을 조경학석사 학위논문으로 제출함

2014년 10월


서울대학교 환경대학원


환경조경학과


김 지 훈

김지훈의 석사 학위논문을 인준함

2014년 12월

위 원 장 서혜련  (인)

부위원장 윤희연  (인)

위 원 조 경 진  (인)

서울역 고가도로 공원화 계획

서울대학교 환경대학원 환경조경학과
김 지 훈

위 논문은 서울대학교 및 환경대학원 환경조경학과 학위논문
관련 규정에 의거하여 심사위원 및 초빙심사위원의 지도과정을
충실히 이수하였음을 확인합니다.

2015년 2월

위 원 장 서 예 려 (서울대학교 환경대학원 교수)
부위원장 윤 희 연 (서울대학교 농업생명과학대학 교수)
위 원 조 경 건 (서울대학교 환경대학원 교수)

국 문 초 록

도시 인프라스트럭처는 도시인구의 급증에 의해 빠르게 공급되어졌으며, 상하수도, 교통, 통신 등 도시에 필요한 기능을 충족시켰다. 하지만 단일한 기능을 위해 만들어진 도시 인프라스트럭처는 한계점을 가졌다. 도시 인프라스트럭처는 낙후로 인하여 버려지거나, 혐오시설로 취급을 받는 등 주변지역의 슬럼화를 이끌었다. 하지만 최근 도시재생의 매체로서 도시 인프라스트럭처가 주목받고 있다. 도시 인프라스트럭처는 도시 공간 부족으로 인하여 복합적인 역할의 필요성이 대두되었으며 인프라스트럭처, 조경, 건축의 혼성은 인프라스트럭처의 장소성과 어우러져 도시재생, 경제적, 문화적 파급효과를 이끌었다.

최근 서울의 대표적 고가도로인 서울역 고가도로의 공원화가 이슈 되고 있다. 서울역 고가도로는 서울역의 철도로 인해 생겨난 동서의 단절을 극복하기 위하여 1970년 준공되었다. 이 고가도로는 2006년 12월 정밀안전진단 결과 안정성 평가 D등급으로 판정되어 고가도로 철거 및 신설 계획이 예정되었다. 그 후에 예산부족으로 사업이 계속 미루어졌으나 최근 서울시에서 서울역 고가도로 공원화 의사를 밝혔다. 서울역 고가도로는 서울역, 남대문, 명동에 이어지는 역사문화 코리더가 될 수 있는 지역이며 서울의 경제개발 역사를 함께 해왔기 때문에 보존의 가치가 있다.

서울역 고가도로의 공원화가 의미를 갖기 위해서는 서울역 고가도로만이 가지고 있는 특징뿐만 아니라 실제로 이용하게 될 시민들의 의견이 중요하다. 그 래야만이 공원이 조성되었을 때 활성화될 수 있고 가치를 가질 수 있다. 서울역 고가도로의 공원화에 앞서서 시에서는 고가도로 개방행사, 시민토론회, 서울역 고가도로 활용방안 시민아이디어공모, 주민설명회 등을 통하여 지역주민 및 상인들과의 소통을 시도하고 있다. 이것으로 보았을 때에 종래의 공원조성은 전통적 거버넌스의 위계에서 이루어졌다면, 현재는 전통적 거버넌스에서 협력적 거버넌스의 위계로 넘어가는 과도기임을 알 수 있다. 이 시기에서의 관계 설정은 앞으로의 공원 조성뿐만 아니라 국책사업 시행에 큰 영향을 끼칠 것이다.

본 연구에서는 대상지의 계획여건 분석과 고가도로 공원화에 대한 시민의견

분석을 통하여 고가공원화 계획을 제시하였다. 계획여건 분석은 대상지의 광역적 분석, 물리적 여건 분석, 주변 역사문화자원 분석, 지역의 시민사회활동, 도시계획상 계획부지조사를 통하여 이루어졌다. 또한 시민의견 조사는 서울역 고가도로 공원화에 참가한 시민들을 대상으로 한 설문, 서울역 고가도로 일대를 대상으로 한 설문과 인터뷰, 시민아이디어공모 분석을 통하여 이루어졌다.

시민들은 고가도로 공원화에 있어서 대부분 긍정적인 의사를 표했지만 생계와 관련된 주변상인 다수는 고가도로 공원화에 있어서 반대 의견을 가졌다. 고가도로 공원화는 교통침체를 일으킬 우려가 있고, 물류조달의 어려움으로 인해 상권을 어렵게 할 수 있다는 것이 주변상인들의 의견이었다. 본 연구의 계획에서는 고가도로의 일부램프 철거 및 교통시스템 개선을 우선적으로 제시하였다. 또한 시민아이디어 공모의 출품작 분석을 통하여 공통키워드를 도출하였고, 설문조사를 통하여 우선사항을 도출하였다. 시민들은 공원조성에 있어서 문화가 가장 중요하다고 답하였으며, 휴식과 대화를 위한 공간조성을 요구하였다. 운영관리에 있어서는 서울시 주도로 이루어져야한다고 응답하였다.

본 연구의 기본방향은 시민의견조사의 분석을 통하여 도출한 교통문제 최소화, 노숙자 문제 해결, 문화의 공간으로서 고가공원, 휴식과 대화를 위한 공간으로 제시하였다. 또한 서울역 고가도로를 하나의 역사문화자원으로 해석하고, 주변에 산재한 역사문화자원과의 연계한 공원화 계획을 제시하였다.

본 연구는 서울역 고가도로 공원화에서 나타나는 소통과정을 분석하여 그것을 바탕으로 계획을 하였다는 것에 의의가 있다. 또한 본 연구의 계획에서 제시한 서울역 고가도로 주변의 역사문화자원과의 연계는 서울역 고가도로의 잠재력을 이끌 수 있을 것이다.

주요어 : 서울역 고가도로, 고가공원, 도시 인프라스트럭처, 역사문화자원,
시민의견 조사
학 번 : 2013-22017

목 차

■ 제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적	01
제2절 연구의 범위	04
1. 공간적 범위	04
2. 내용적 범위	04
제3절 연구의 진행과정	05

■ 제2장 이론적 고찰 및 사례분석

제1절 이론적 고찰	07
1. 도시 인프라스트럭처	07
2. 선형공원	10
3. 협력적 거버넌스	13
제2절 사례분석	15
1. 프로미나드 플랑테(Promenade plantee)	15
2. 하이라인 파크(High Line park)	21
3. 블루밍데일 트레일 파크(The 606 Bloomingdale Trail park)	30
4. 경의선 숲길	37
제3절 종합	42
1. 고가도로 공원화의 의의	42
2. 고가공원의 물리적 특성	43
3. 고가공원조성과 시민참여	44

■ 제3장 대상지 분석

제1절 서울역 고가의 역사적 맥락	46
1. 1960년대 서울 도시기본계획	46
2. 르 꼬르뷔제의 입체도시	46
3. 1960년대 교통 인프라스트럭처 개발	47
4. 서울의 랜드마크로서의 고가도로	49
5. 고가도로 철거의 시작	49
6. 서울역 고가도로와 서울	50

제2절 계획여건 분석	51
1. 대상지 위치 및 일반 개요	51
2. 대상지 광역적 분석	53
3. 대상지 물리적 여건분석	58
4. 대상지 주변 역사문화자원	62
5. 서울역 지역의 시민사회활동	89
6. 서울역 주변 도시계획상 계획부지	92
7. 대상지 주요 쟁점사항	96
제3절 시민의견 조사	98
1. 1차 설문조사	98
2. 2차 설문조사	107
3. 인터뷰	116
4. 시민아이디어공모 조사	121
5. 소결	125
제4절 분석 종합	128

제4장 기본방향 및 구상

제1절 기본방향	130
제2절 기본구상	131
1. 대상지 영역의 설정	131
2. 개념의 설정	132
3. 고가공원화의 전략	132
4. 동선구상	133
5. 프로그램구상	136

제5장 기본계획

제1절 공간계획	139
1. 공간개념	139
2. 공간별 계획	139
3. 공간구성요소의 배치	142
제2절 식재계획	142
1. 고가상부	142
2. 고가하부	144

3. 공간별 식재계획	145
제3절 안전시설계획	146
1. 난간계획	146
제4절 기본계획안	148
1. 종합계획	148
2. 역사문화프로그램 계획	152
3. 시설운영계획	155
4. 단계별 개발계획	156

Ⅰ 제6장 결론 및 제언

[참고문헌]	160
[부록]	164
[Abstract]	172

표 차례

[표 1-1] 서울역 고가도로 공원화 사업 추진현황	3
[표 2-1] 도시 인프라스트럭처를 활용한 도시재생 사례	10
[표 2-2] 전통적 거버넌스와 협력적 거버넌스의 특징 비교	13
[표 2-3] 프로미나드 플랑테의 조성과정	16
[표 2-4] 프로미나드 플랑테의 물리적 특성	18
[표 2-5] 회의협의개발지구 개요	19
[표 2-6] 하이라인 파크의 조성과정	23
[표 2-7] 하이라인 파크의 물리적 특성	24
[표 2-8] 하이라인 파크의 시민참여 프로세스	26
[표 2-9] 하이라인 주변 규제(High Line Adjacency Control)	28
[표 2-10] 블루밍데일 트레일 파크의 조성과정	31
[표 2-11] 블루밍데일 트레일 파크의 물리적 특성	32
[표 2-12] 블루밍데일 트레일 파크의 시민참여 프로세스	36
[표 2-13] 경의선숲길의 조성과정	38
[표 2-14] 경의선 숲길의 물리적 특성	39
[표 2-15] 경의선 숲길 참여자	40
[표 2-16] 경의선 숲길의 참여적 프로세스	41
[표 3-1] 대상지의 일반적 사항	52
[표 3-2] 서울역 고가도로 연혁	52
[표 3-3] 행정구역별 일반현황	54
[표 3-4] 행정구역별 인구현황	54
[표 3-5] 대상지 주변 역사문화자원 현황	63
[표 3-6] 서울역 연혁	66
[표 3-7] 남대문시장의 역사	75
[표 3-8] 2013년 서울시립미술관 서소문본관 전시현황	82
[표 3-9] 고가산책단의 활동	90
[표 3-10] 서울역북부역세권 개발사업	94
[표 3-11] 서울시 도시환경정비사업 추진 총괄 현황	95
[표 3-12] 1차 설문 주요내용	98
[표 3-13] 시민이 답한 공원 조성에 있어서 소통방법	104
[표 3-14] 2차 설문 주요내용	107
[표 3-15] 공원화에 찬성하는 이유	110
[표 3-16] 시민이 답한 공원 조성에 있어서 소통방법	114
[표 3-17] 서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모 개요	122

[표 3-18] 키워드 도출	123
[표 3-19] 서울역고가 활용방안 아이디어 공모전 상위 3개 팀	124
[표 4-1] 서울역북부역세권 개발사업 내용	135
[표 5-1] 옥상녹화의 유형구분	143
[표 5-2] 고가상부 식재수종 선정	144
[표 5-3] 고가하부 식재수종 선정	144
[표 5-4] 서울관광산책로 활동프로그램	153
[표 5-5] 나들이산책로 활동프로그램	154
[표 5-7] 지역의 역사문화자원	155

그림 차례

[그림 1-1] 대상지의 공간적 범위	4
[그림 1-2] 연구의 진행과정	6
[그림 2-1] 부산역의 인프라스트럭처로 인한 단절	8
[그림 2-2] 선형공원의 부지유형	11
[그림 2-3] 프로미나드 플랑테 위치	16
[그림 2-4] 프로미나드 플랑테 상부 전경	17
[그림 2-5] 프로미나드 플랑테 하부 전경	17
[그림 2-6] 하이라인 파크 위치	22
[그림 2-7] 하이라인 용도지역 변경	27
[그림 2-8] 개발권 양도제(Transfer of Development Right)	27
[그림 2-9] 블루밍데일 트레일 파크 위치	31
[그림 2-10] 블루밍데일 트레일 파크 조성지역 1-1	33
[그림 2-11] 블루밍데일 트레일 파크 조성지역 1-2	33
[그림 2-12] 블루밍데일 트레일 파크 조성지역 1-3	33
[그림 2-13] 블루밍데일 트레일 파크 계획안 1-1	34
[그림 2-14] 블루밍데일 트레일 파크 계획안 1-2	34
[그림 2-15] 블루밍데일 트레일 파크 계획안 1-3	34
[그림 2-16] 경의선숲길 현황	37
[그림 3-1] 청계로 “스카이웨이”	48
[그림 3-2] 대상지 위치	51
[그림 3-3] 대상지 개요	51
[그림 3-4] 대상지 행정구역별 구분	53
[그림 3-5] 용도지역현황	55

[그림 3-6] 지하철 현황	56
[그림 3-7] 공원녹지 현황	57
[그림 3-8] 접근성 분석	58
[그림 3-9] 도로망 및 일평균 차량 통행속도	59
[그림 3-10] 가용지 분석	60
[그림 3-11] 쓰레기차 주차장	60
[그림 3-12] 롯데마트 하역장	60
[그림 3-13] 서울역 고객주차장	60
[그림 3-14] 유희지	60
[그림 3-15] 버스주차장	60
[그림 3-16] 고가도로 구조물분석	61
[그림 3-17] 대상지 주변 역사문화자원	62
[그림 3-18] 문화역서울284 위치	64
[그림 3-19] 문화역서울284 전경	64
[그림 3-20] 서울역 위치	65
[그림 3-21] 서울역 전경	65
[그림 3-22] 서소문근린공원 위치	66
[그림 3-23] 서소문근린공원 전경	66
[그림 3-24] 약현성당 위치	68
[그림 3-25] 약현성당 전경	68
[그림 3-26] 손기정체육공원 위치	69
[그림 3-27] 손기정체육공원 전경	69
[그림 3-28] 손기정 둘레길 위치	70
[그림 3-29] 손기정 둘레길 전경	70
[그림 3-30] 국립극단 위치	71
[그림 3-31] 국립극단 전경	71
[그림 3-32] 서울스퀘어 위치	72
[그림 3-33] 서울스퀘어 전경	72
[그림 3-34] 남산공원 위치	73
[그림 3-35] 남산공원 전경	73
[그림 3-36] 남대문시장 위치	74
[그림 3-37] 남대문시장 전경	74
[그림 3-38] 숭례문 위치	75
[그림 3-39] 숭례문 전경	75
[그림 3-40] 북창동 먹자골목 위치	76
[그림 3-41] 북창동 먹자골목 전경	76

[그림 3-42] 명동 위치	77
[그림 3-43] 명동 전경	77
[그림 3-44] 서울시청 위치	78
[그림 3-45] 서울시청 앞 광장 전경	78
[그림 3-46] 덕수궁 위치	79
[그림 3-47] 덕수궁 전경	79
[그림 3-48] 중명전 위치	80
[그림 3-49] 중명전 전경	80
[그림 3-50] 서울시립미술관 위치	81
[그림 3-51] 서울시립미술관 전경	81
[그림 3-52] 정동제일교회 위치	83
[그림 3-53] 정동제일교회 전경	83
[그림 3-54] 이화여자고등학교 위치	84
[그림 3-55] 이화여자고등학교 정문	84
[그림 3-56] 배재학당역사박물관 위치	85
[그림 3-57] 배재학당역사박물관 전경	85
[그림 3-58] 배재공원 위치	86
[그림 3-59] 배재공원 전경	86
[그림 3-60] 정동극장 위치	87
[그림 3-61] 정동극장 전경	87
[그림 3-62] 한양성곽 위치	88
[그림 3-63] 한양성곽 전경	88
[그림 3-64] 고가산책단 1차 모임	89
[그림 3-65] 고가개방행사 당시 활동	89
[그림 3-66] 서울역 고가공원화 반대집회	90
[그림 3-67] 서울역 고가공원화 반대 현수막	90
[그림 3-68] 서소문 밖 역사유적지 관광 자원화 사업 대상지	92
[그림 3-69] 만리동 예술인 마을 조성 대상지	93
[그림 3-70] 서울역북부역세권 개발사업 위치도	94
[그림 3-71] 서울역 개발사업 조감도	94
[그림 3-72] 서울시 도심부 도시환경정비산업 현황	95
[그림 3-73] 응답자 연령	99
[그림 3-74] 응답자 거주지	99
[그림 3-75] 응답자의 직업	99
[그림 3-76] 응답자 소속	99
[그림 3-77] 방문빈도	100

[그림 3-78] 방문시간	100
[그림 3-79] 체류시간	100
[그림 3-80] 고가공원화 인식여부	101
[그림 3-81] 인식 경로	101
[그림 3-82] 시민참여 필요성여부	101
[그림 3-83] 중요도 조사	102
[그림 3-84] 방문목적	102
[그림 3-85] 조성되기 희망하는 시설	103
[그림 3-86] 운영 및 관리권	103
[그림 3-87] 공연 및 예술도입 여부	103
[그림 3-88] 기부 참여의사	104
[그림 3-89] 입장료 지불의사	104
[그림 3-90] 입장료 지불희망자가 기재한 입장비	104
[그림 3-91] 응답자 연령	108
[그림 3-92] 응답자 거주지	108
[그림 3-93] 지역주민 설문비율	108
[그림 3-94] 응답자의 직업	108
[그림 3-95] 방문빈도	109
[그림 3-96] 방문시간	109
[그림 3-97] 체류시간	109
[그림 3-98] 공원화 찬반 조사결과	110
[그림 3-99] 고가공원화 인식 여부	111
[그림 3-100] 인식 경로	111
[그림 3-101] 시민참여 필요성 여부	111
[그림 3-102] 중요도 조사	112
[그림 3-103] 방문 목적	112
[그림 3-104] 조성되기 희망하는 시설	113
[그림 3-105] 운영 및 관리권	113
[그림 3-106] 공연 및 예술 도입 여부	113
[그림 3-107] 기부 참여의사	114
[그림 3-108] 인터뷰 사진	116
[그림 3-109] 시민아이디어 공개발표회 전경	121
[그림 3-110] 시민아이디어 공개발표회 작품전시	121
[그림 4-1] 기본방향 도출	130
[그림 4-2] 대상지 영역의 설정	131
[그림 4-3] 시간의 역사를 만나다	132

[그림 4-4] 내·외부동선구상	133
[그림 4-5] 입체동선구상	134
[그림 4-6] 남산육교 구간의 입체적 연결 대안	135
[그림 4-7] 동선구상 단면	136
[그림 4-8] 대상지 주변 분석 1	136
[그림 4-9] 대상지 주변 분석 2	137
[그림 4-10] 프로그램 연계전략	138
[그림 5-1] 공간개념	139
[그림 5-2] 서울산책로 공간계획	140
[그림 5-3] 서울산책로 단면	140
[그림 5-4] 기둥의 정원 가변적 공간 활용	141
[그림 5-5] 기둥의 정원 단면	141
[그림 5-6] 공간별 구성요소의 배치	142
[그림 5-7] 서울산책로 식재개념	145
[그림 5-8] 기둥의 정원 식재개념	145
[그림 5-9] 본선 구간 형식별 횡단면도	146
[그림 5-10] 램프구간 교량 형식별 횡단면도	146
[그림 5-11] 난간배치계획 및 전망	147
[그림 5-12] 종합계획도 1-1	148
[그림 5-13] 종합계획도 1-2	149
[그림 5-14] 상세이미지 1	150
[그림 5-15] 상세이미지 2	150
[그림 5-16] 상세이미지 3	151
[그림 5-17] 상세이미지 4	151
[그림 5-18] 서울관광산책로	152
[그림 5-19] 나들이산책로	153
[그림 5-20] 1, 2차 설문조사를 통한 대상지 예술도입의 찬반여부	154
[그림 5-21] 예술관련자원과의 연계	154
[그림 5-22] 단계별 개발계획	156

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

우리나라는 산업화를 거치면서 폭발적인 인구성장과 함께 도시화가 진행되었다. 1980년대에는 대도시인 서울과 부산이 중점적 발달하였으며 2010년대 이후로 지방 중소도시 또한 지속적으로 성장하였다. 하지만 지속된 도시화로 인해 자연이 훼손되었고, 이로 인해 도시환경의 질은 나빠지고, 도시기능은 쇠퇴하였으며 도시의 개발은 한계에 부딪혔다.

기존의 도시는 물리적 환경의 낙후 및 난개발로 인해 문제점들을 드러내고 있다. 이런 문제점을 해결하기 위해 근대 산업화가 비교적 일찍 시작되었던 유럽에서는 도시재생(Urban Regeneration)의 패러다임이 시작되었다.

도시재생이란 산업구조의 변화 및 신도시·신시가지 위주의 도시 확장으로 상대적으로 낙후되고 있는 기존 도시를 새로운 기능을 도입·창출함으로써 경제적·사회적·물리적으로 부흥시키는 것을 의미한다.¹⁾

대형공원 조성은 전 세계적으로 도시재생의 도구로 사용되고 있으며, 이는 도심 및 커뮤니티 활성화, 녹지공급, 여가공간 확보, 오염물질 정화 등 다양한 역할을 하고 있다. 도시재생적 측면에 있어서 성공을 거둔 공원의 사례는 캘리포니아의 오렌지 카운티 그레이트 파크, 파리의 라빌레트 파크, 토론토의 다운스 뷰 파크 등을 들 수 있다. 이들은 대형공원이 도시재생에 있어서 성공적인 역할을 할 수 있음을 증명하였다.

이에 반해 소형공원에 대한 가치는 평가절하 되는 측면이 있었으나, 최근에 만들어진 고가공원인 하이라인 파크는 소형공원임에도 불구하고 작은 스케일에서 도시재생 및 도시구조 개편에 영향을 끼치고 있다. 하이라인 파크는 지역지구제

1) “도시재생사업단,” <http://www.kourc.or.kr>

(zoning)와 하이라인 주변 규제(High Line Adjacency Control)라는 이름의 형태와 입면의 규제를 통해 도시구조와 상호작용을 하고 있다.

이러한 영향의 이면에는 도시 인프라스트럭처라는 입지의 특수성이 작용하고 있다. 20세기 근대화와 산업화를 통해 서울은 급격한 발전을 이룩하였고, 또한 인구 집중화로 인해 도시의 확장이 일어났다. 이 때문에 도시의 인프라스트럭처의 공급은 불가피하게 되었고, 상하수도·교통·통신 등 도시 형성을 위한 인프라스트럭처는 급작스럽게 증가하게 되었다. 그 후 경제 안정기에 들어서면서 근대화와 함께 만들어진 도시 인프라스트럭처는 시설 낙후로 인하여 버려지거나 혐오시설로 취급받게 되었다. 이런 도시 인프라스트럭처는 조경과의 혼성을 통하여 다시 하여금 주목받고 있으며 인프라스트럭처가 갖고 있는 장소성과 그 자체의 아름다움이 상호작용하여 도시 재생에 일조하고 있다.

서울시에서는 1970년 개통한 서울역 고가도로를 대상지로 공원화를 추진 중에 있다. 서울역 고가도로는 청과로, 남대문로, 만리재로, 한강로를 잇는 대표적인 서울의 고가도로이다. 이 고가도로는 2006년 정밀안전검사 실시 후 D등급을 판정받고, 2007년 철거 및 신설계획을 세웠으나 예산부족을 문제로 2015년으로 미루어졌다. 서울역 고가도로의 지리적 입지는 서울역에서 명동으로 이어지는 강한 상징성을 갖고 있으며, 서울역의 상부를 관통하고 있어 서울의 관문이다. 서울역 고가도로는 도시비선호시설이 아닌 우리나라의 도시계획과 함께 해온 역사의 산물이다. 영리한 산업유산의 재사용은 진정한 장소성을 제공할 수 있고, 이것은 부유한 역사와 색다른 장소성을 기념한다.²⁾ 서울역 고가도로 주변에 역사문화자원인 구 서울역사, 서소문근린공원, 덕수궁, 손기정체육공원, 남산, 명동, 용산공원 등이 산재하여 고가도로의 공원화는 이들 간의 연결고리가 될 수 있다. 고가도로의 공원화는 녹지를 보충해줄 뿐만 아니라 다양한 계층의 사람들이 어울릴 수 있게 할

2) Hugh Hardy, "The Romance of Abandonment: Industrial Parks," *Journal of places*, 17(3), 2005, p.37

수 있다.

이러한 공원이 제대로 만들어지고, 유지관리 되기 위해서는 계획단계에서부터의 시민, 공무원, 전문가 사이의 소통이 중요하다. 근래까지 도시 및 조경설계는 전문가의 주도에 의해서 이루어졌기 때문에 실제 이용자들의 니즈를 받아들이지 못해 실패하는 사례가 많았다. 이러한 실패를 줄이고 시민, 주민과의 협력을 꾀하기 위하여 협력적 거버넌스 구축의 필요성이 대두되었다.

서울역 고가도로 공원화 사업에는 행정가, 전문가, 시민단체인 ‘고가산책단’, 남대문시장 상인집단인 ‘남대문시장 상인회’ 등이 관여하여 공원조성에 있어서 의견조율로 인해 협력 및 갈등을 겪고 있다. 고가도로 주변의 지역주민들의 의견은 표면적으로 드러나지 않고 있으며, 이들의 의견 수렴 또한 필요한 상황이다. 협력적 거버넌스 구축을 통하여 서로의 이익관계를 파악하고 조율하여 최적의 방안을 찾아내어야 한다.

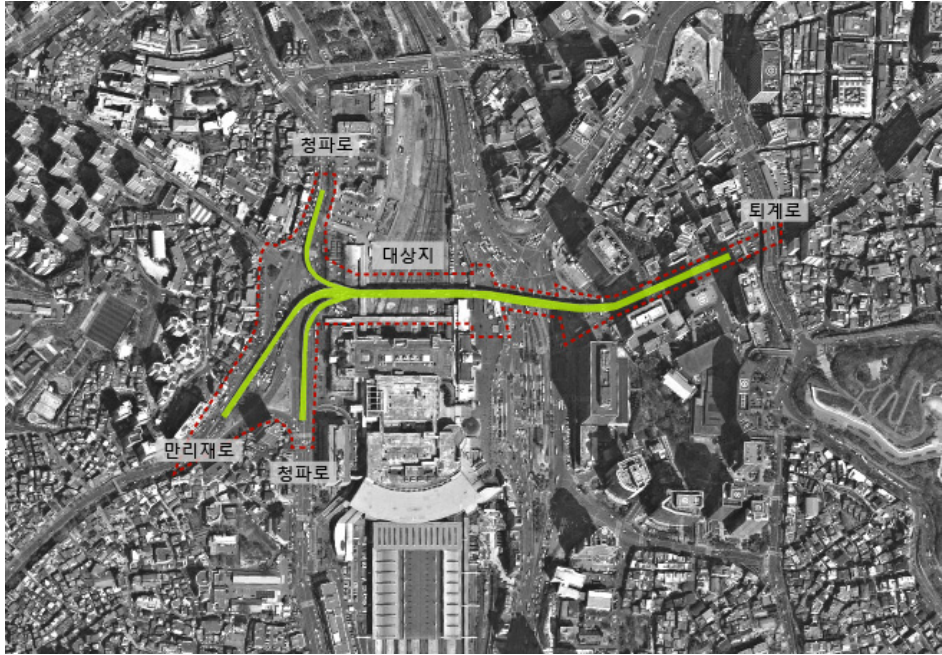
이에 본 논문에서는 서울역 고가도로의 계획여건 분석과 시민의견 조사를 통하여 서울역 고가도로 공원화 계획을 하고자 한다.

[표 1-1] 서울역 고가도로 공원화 사업 추진현황

일시	내용	비고
2014년 6월 5일	서울시장당선	시장 당선 공약 : 서울역 고가도로 공원화
2014년 9월 4일	서울시정 4개년 계획 발표	서울역 고가 시민문화공원 2016년 말 준공 예정
2014년 8월	서울역 고가공원 사전설계	최신현 (주)시토포스 대표와 건축가 1인 서울시장에게 제안
2014년 9월 19일 ~ 2014년 10월 02일	서울역 고가공원 프로젝트 명칭 공모	시민대상
2014년 9월 23일	서울시장 하이라인 파크 현장시찰 및 기자간담회	하이라인친구들 대표 조슈아 데이비드와 로버트 해먼드, 총괄건축가 황나현 동행
2014년 10월 01일 ~ 2014년 10월 23일	서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모	시민대상
2014.10.12	서울역 고가 첫만남 : 꽃길, 거닐다 (서울역 고가 시민개방행사)	시민대상 시민, NGO, 기업 참여
2015년(예정)	국제현상공모	지명초청 설계경기 진행 공모당선작에게 설계권 부여
2015년(예정)	세부계획 마련 및 구체적 설계	
2016년(예정)	완공	

제2절 연구의 범위

1. 공간적 범위



[그림 1-1] 대상지의 공간적 범위

본 연구는 서울역 고가도로, 인근유흥지를 대상으로 한다. 서울역 고가도로는 남대문로 5가에서 만리동에 이른다. 서울역 고가도로는 청파로, 남대문로, 만리재로, 한강로를 잇고 있다. 인근유흥지로는 교통 인프라 구축으로 생겨난 교통유흥지와 서울역 주변 유흥지가 위치한다.

2. 내용적 범위

본 연구는 서울역 고가도로와 인근변유흥지의 환경을 계획, 설계하는 것을 주요 내용으로 한다. 내용적 범위는 아래와 같다.

첫째, 대표적 교통인프라스트럭처인 고가도로의 공원화 방안을 제시한다. 기존 평지에 위치한 공원 대상지와는 다른 대상지의 활용법을 제시하고자 한다.

둘째, 대상지 주변의 산재한 역사문화자원을 활용한 계획으로 대상지의 가능성을 넓히고자 한다. 대상지에는 역사문화자원이 다수 분포하기 때문에 역사문화의 코리더 역할이 가능하다. 이 잠재력을 끌어내고자 한다.

셋째, 시민들의 의견분석을 통하여 그들의 의견이 반영된 대안을 제시한다. 관과 전문가 위주의 공원사업이 아닌 시민들의 의견을 분석함으로 공간의 사용자를 배려한 계획한다.

제3절 연구의 진행과정

본 연구는 도시의 변화로 인하여 철거가 예정되어졌던 고가도로를 활용하여 공원을 조성하고, 고가도로의 공원화가 도시재생의 대안이 될 수 있음을 제시한다. 또한 시민 의견을 반영한 공원화 계획으로 공원, 이용자, 도시와의 상생을 꾀한다. 본 연구는 다음의 진행 과정을 따른다.

1장에서는 연구의 배경과 목적, 범위, 연구의 진행과정 및 방법을 제시한다.

2장에서는 도시 인프라스트럭처, 선형공원, 고가도로에 대한 이론적 고찰을 실시를 통하여 이들이 갖고 있는 가치를 제시한다. 이를 바탕으로 한 사례 분석을 통하여 사고의 적립을 한다.

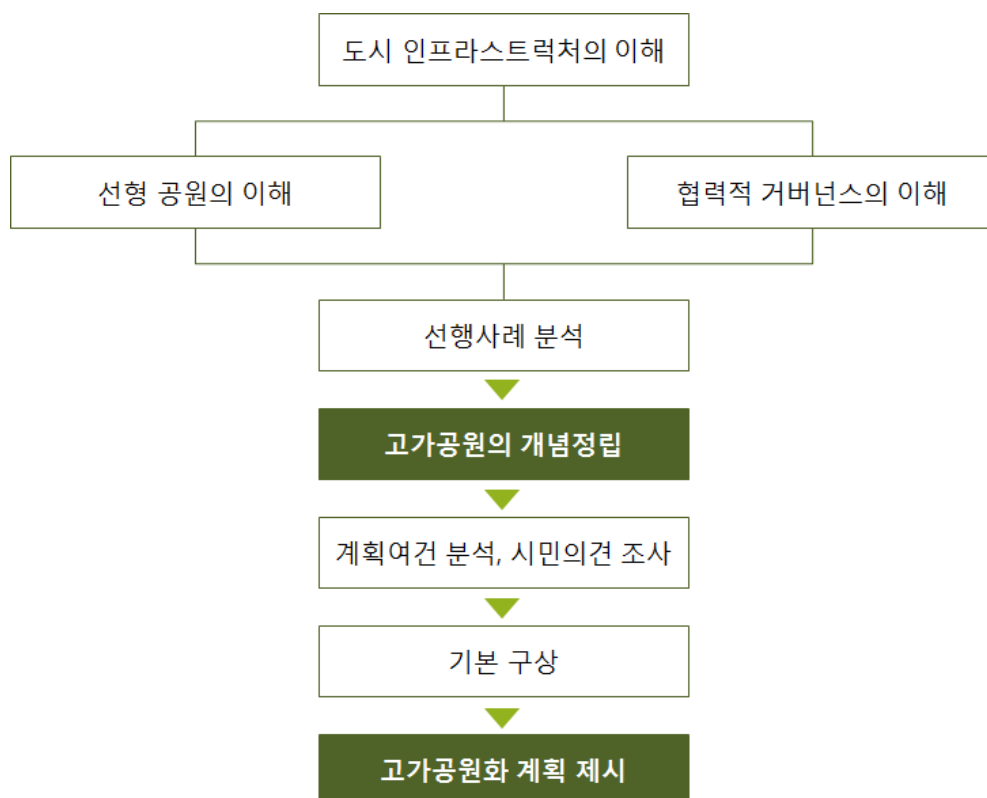
3장에서는 서울역 고가도로의 연혁과 가치, 특수성을 분석하고, 계획 여건, 시민의견 조사를 통하여 대상지를 분석한다. 대상지 분석을 통하여 대상지가 가지는 장점과 문제점, 주변과 어떤 관계를 가질 수 있는지 파악한다.

4장에서는 이론적 고찰을 통한 사고, 사례분석, 대상지 분석을 통하여 기본방향 및 기본구상을 실시한다.

5장에서는 기본방향 및 기본구상을 바탕으로 기본계획을 실시한다.

6장에서는 기본계획을 바탕으로 결론 및 제언을 한다.

본 연구의 진행과정은 다음과 같다.



[그림 1-2] 연구의 진행과정

제2장 이론적 고찰 및 사례연구

제1절 이론적 고찰

1. 도시 인프라스트럭처

1.1 인프라스트럭처의 정의

인프라스트럭처는 본래 하부구조·하부조직을 지칭하는 의미를 갖는다. 또한 현대에는 경제활동의 기반을 형성하는 시설 또는 제도 등의 의미로 사용되고 있다. 인프라스트럭처는 도시에 있어서 필수불가결한 요소이며, 폭넓게 정의되고 있다. 도시에서 인프라스트럭처는 교통, 에너지, 수자원 관리, 통신뿐만 아니라 경제, 사회, 문화, 스포츠, 여가, 교육 등에 포함하고 있다.

전통적인 도시계획의 관점에서 인프라스트럭처는 도로, 기반시설, 교량, 지하철 그리고 공항 등 개발을 지원하는 것을 의미하나 현대도시는 규범, 법규, 정책 등 보이지 않는 시스템들 또한 인프라스트럭처 환경의 일부로 포함하며, 개발을 구체화하는 많은 숨겨진 압력들, 경향, 체제들까지 포함한다.³⁾ 도시 인프라스트럭처는 형태적인 것에서 기능, 소프트웨어적인 것까지 정의의 확장을 하고 있다.

1.2 도시 인프라스트럭처의 형성배경과 특징

18세기 중반 영국에서 시작된 산업혁명을 기점으로 세계의 도시는 급격한 인구 증가와 집중으로 인한 도시 팽창을 겪었다. 이 때문에 도시 인프라스트럭처는 급격하게 부족하게 되었고 교통, 에너지, 통신, 상하수도, 배수에 해당하는 필수적인 인프라스트럭처 공급의 필요성이 대두되었다. 도시계획가들의 합리주의·실증주의에 따라 구축된 인프라스트럭처들은 도시의 급격한 성장과 확장에 효율적으

3) James Corner, "Landscape Urbanism" in *Landscape Urbanism: A Manual for the Machinic Landscape*, ed. Mohsen Mostafabavi & Ciro Najle (London: AA Publication, 2003), p.60

로 대처할 수 있었지만, 기능에 입각한 도시를 만들어 내었다. 기술적인 측면과 단일 기능에만 집중한 인프라스트럭처는 도시의 인문, 문화, 사회, 환경 등 다양한 관계의 구축에 실패하였다. 시간이 지남에 따라 도시의 인프라스트럭처는 그 수명을 다하거나, 작동하지 못하는 경우가 늘어났다. 이런 도시 인프라스트럭처는 도리어 도시를 단절시키고, 도시슬럼화를 가속화시켰다.



[그림2-1] 부산역의 인프라스트럭처로 인한 단절
출처 : “부산시 인터넷신문 홈페이지”, <http://news.busan.go.kr>

산업화 이후의 도시 인프라스트럭처는 도시의 운영을 위한 물리적 인프라스트럭처라고 할 수 있다. 하지만 인프라스트럭처는 본연의 특징인 공공성과 장소성을 가진다. 따라서 인프라스트럭처는 도시의 잠재력을 가진 장소임을 알 수 있다.

1.3 도시 인프라스트럭처의 경관

도시 인프라스트럭처는 도시의 기능적 요소를 담당하기 위해 만들어졌다. 하지만 엔지니어 디자이너들 사이에서도 도시 인프라스트럭처 설계에 대한 그들의 미학이 존재한다.

도로 건설은 경제적인 제약과 규약을 고려해야하는 엔지니어들의 전문적인 영역이다. 하지만 고속도로 설계자들 사이에서도 미적 감성의 강한 전통이 있다.(Brian Hayes, 2005)

도시 인프라스트럭처는 도시의 원활한 운영을 위하여 계속해서 구축되었지만, 그 자체에 한계를 가지고 있었다. 도시에 인구는 계속 증가하였고, 단일 목적으로 작동하는 인프라스트럭처는 한계를 보였다. 도시 공간의 부족은 인프라스트럭처가 복합적인 역할을 필요로 하게 하였다. 따라서 인프라스트럭처는 건축물을 만들고, 조경을 하며, 도시환경과 생활환경을 조성하는 것의 혼합으로 인식되었다.⁴⁾

또한 도시 인프라스트럭처는 시간이 흐름에 따라 도시민들에게 각인되고, 나름의 이야기를 갖게 되었다. 도시에서 인프라스트럭처는 단순한 바라봄의 대상에서 참여의 대상으로 변화하였다.

1.4 재생 대상로서의 도시 인프라스트럭처

현대 도시의 급격한 도시의 확장과 과밀화로 인하여 교통 인프라스트럭처와 주거, 공원, 문화, 여가를 수용해야하는 인프라스트럭처들이 급격하게 증가하였다. 이렇게 단순한 기능적 요구만을 충족시키기 위하여 만들어진 도시 인프라스트럭처는 시간이 지남에 따라 그 수명을 다하거나, 작동하지 못하고 있다.

낙후된 도시 인프라스트럭처는 도리어 도시를 단절시키고, 도시슬럼화를 가속화시킨다. 하지만 최근부터 낙후된 도시 인프라스트럭처는 재생의 대상으로 사용되어지기 시작하였으며, 이들은 도시재생의 매체가 되었다. 그 사례로 영국 런던의 발전소를 리모델링하여 미술관으로 활용한 테이트 모던, 호주 시드니의 구 울티모 발전소와 전차 차고를 박물관으로 바꾼 파워하우스 뮤지엄, 독일 루르지방

4) Kelly Shannon and Marcel Smets, The Landscape of Contemporary Infrastructure (Rotterdam: NAI Publishers, 2010), p.9

의 공장을 공원화한 뒤스부르크 노드 파크, 미국 뉴욕의 고가 철도를 공원화한 하이라인 파크, 우리나라 서울의 정수장을 공원화한 선유도공원 등이 있다.

이러한 도시 인프라스트럭처를 재활용한 사례는 쇠퇴한 구도심을 활성화시켰을 뿐만 아니라 인구의 유입을 통해서 경제적·문화적 파급효과를 지니게 되었다.

[표 2-1] 도시 인프라스트럭처를 활용한 도시재생 사례

사례명	소재지	도시 인프라스트럭처의 활용
테이트 모던	영국 런던	뱅크사이드 발전소 -> 현대미술관
파워하우스 뮤지엄	호주 시드니	구 울티모 발전소, 전차 차고 -> 박물관
뒤스부르크 노드 파크	독일 루르	공장 -> 공원
하이라인 파크	미국 뉴욕	고가철도 -> 공원
선유도 공원	한국 서울	정수장 -> 공원

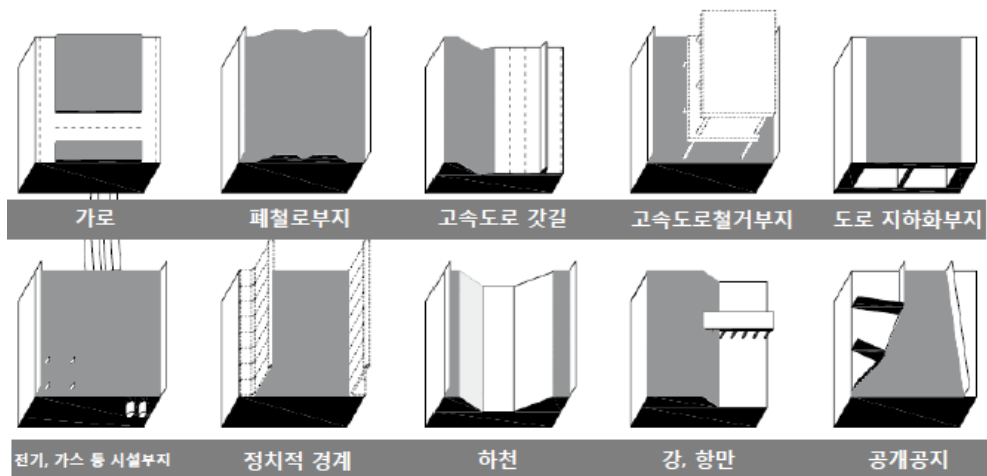
2. 선형공원

2.1 선형공원의 개념 및 유형

선형공원은 시민들이 다양한 일상공간들과 유기적인 관계를 가지는 도시공원이자 이용자의 시각에서 선형으로 인식되는 공원이다.⁵⁾ 선형공원은 가로, 그린웨이, 수변공간, 녹지축, 공원, 그린벨트, 고속도로, 항만, 해안선 등 선적 공간에 다양하게 나타난다. 최근 선형공원은 도시 인프라스트럭처를 부지로 생겨나는 경향이 있으며, 이것은 도시 포화로 인한 한정된 토지와 높은 지가상승의 영향이다.

선형공원의 사례로는 토론토의 센트럴 워터프론트(Central Waterfront), 뉴욕의 하이라인 파크(High Line Park), 독일 베를린의 마우어파크(Mauerpark), 한국의 한강시민공원 등을 들 수 있다.

5) 박근현외 2인, 『공원복지 구현을 위한 선형 공원의 조성효과와 공급방향 연구』 (서울: 국토연구원, 2013), p.28



[그림 2-2] 선형공원의 부지유형
출처 : Kullman(2013) 재구성

2.2 선형공원의 특징 및 조성효과

선형공원에 특징 및 조성효과에 관하여는 연구로는 김진환(2009), 박현경(2011) Karl Kullmann(2011, 2013), 최동아(2013), 박근현외 2인(2013), 김재철·박근현(2013)가 있다. 김진환(2009)는 선형공원의 특징으로 접속성, 연결성, 관통성, 근린성을 제시하고 있다.⁶⁾ Karl Kullmann(2011)은 유럽에서부터 북미의 20개 선형공원을 선정하여 선형공원의 부지, 일반적 특징, 유형을 파악하였다.⁷⁾ 또한 2013년에는 그린네트워크가 도시구조에 끼치는 영향과 그린네트워크의 장소로서의 인프라스트럭처의 특징들을 분석하였다.⁸⁾ 최동아(2013)은 제 1기 수도권 신도시인 분당, 일산, 평촌, 산본, 중동을 대상지로 하여 선형공원으로서 시설녹지의 특징을 파악하고 개념을 설정하였다.⁹⁾ 박근현외 2인(2013)은 선형공원은 시민들에게 공원서비스

6) 김진환, 경춘선 철도폐선부지 선형공원 설계, 서울대학교 대학원 석사학위논문, 미간행, 2009, p40~44

7) Karl Kullmann, "Thin park / thick edges: towards a linear park typology for (post)infrastructural sites," *Journal of Landscape Architecture*, 6(2), 2011, p.70

8) Karl Kullmann, "Green-Networks: Integrating Alternative Circulation Systems into Post-industrial Cities", *Journal of Urban Design*, 18(1), 2013, p.38~57

9) 최동아, 선형공원으로서 시설녹지의 특성 및 활용에 관한 연구 : 제1기 수도권 신도시를 중심으로, 서울대학교 대학원 석사학위논문, 미간행, 2013, p.87~88

스를 효과적으로 제공하는 수단이 될 수 있다.¹⁰⁾ 김재철·박근현(2013)은 시민들이 체험할 수 있는 일상 공간으로서 선형공원이 가지는 핵심적 특성으로 ‘도시공간과의 근접성’과 ‘공원체험의 연속성’을 제시하고, 이러한 선형공원의 특성에 따라 예상되는 잠재력들을 기능성 측면과 접근성 측면에서 제시하였다.¹¹⁾

즉, 선형공원은 도시공간 내에서 선으로 존재하기 때문에 시민들의 접근이 용이하며, 연속성의 경험을 주기에 좋은 형태이다. 또한 교차지역을 만들어내어 다양한 사람들의 유입이 가능하다.

2.3 지역 네트워크의 장소로서 선형공원

선형공원이 가지고 있는 연계성과 연속성은 지역의 모든 자원들을 연결하는 역할을 하며, 이는 네트워크의 장소로서 역할까지 가능하게 한다.

선형공원의 대상지는 선형의 형태를 갖는 모든 장소에 가능할 수 있다. 그 중 도시기반시설들은 도시전역에 서비스를 제공하기 위해 네트워크 형태를 갖추고 있어 선형공원 조성을 통하여 도시 전역을 연결하는 대안적 네트워크로 진화할 수 있는 잠재력을 지니고 있다.¹²⁾

도시 인프라스트럭처 중 교통 인프라스트럭처는 실질적이고 물리적 흐름을 유도하고, 접근성을 내제하고 있어 공원 조성 시에 사람들의 자유로운 유입을 유도한다. 이러한 부지의 특성은 문화적, 사회적 네트워크 형성에 영향을 준다.

10) 박근현외 2인(2013), 앞에 든 책

11) 김재철, 박근현, “선형공원의 기능성과 접근성에 관한 연구 -면적 근린공원과의 비교사례 연구 중심으로-,” 『대한국토·도시계획학회지』, 48(6), 2013, p.104

12) 앞 책, p.90

3. 협력적 거버넌스

3.1 협력적 거버넌스의 개념 및 의의

협력적 거버넌스에 대한 개념은 일반화되어있지 않지만, 다양한 관점에서 다양한 학자들에 의해 정의되고, 해석되고 있다. 협력적 거버넌스는 공공기관 위주의 일방향적 의사결정이 아닌 민간과 공공기관간의 협력적 과정을 중요시 한다는 점에서 공통적 특징이 나타난다. 협력적 거버넌스는 종래의 일방향적인 정책 및 사업 결정과 달리 협력과 소통의 과정이 중시되어 부작용이 적다는 장점이 있다. 협력적 관계를 통한 방식은 시민들의 반발을 줄이고, 정책가와 전문가들의 실책을 줄인다.

전통적 거버넌스는 계층제 구조를 갖고 있으며 중앙통제 안에서 명확하고 정의된 문제에 대한 목표를 갖는다. 관리자의 역할, 임무, 활동은 직접적 활동의 주체로서 하달식 체계를 갖는다. 성공의 기준은 목표의 달성에 있으며 일방적인 권위 안에서 이루어진다. 협력적 거버넌스는 네트워크 구조를 갖고 있으며, 다양하고 변화하는 목표와 문제를 조정하면서 일어난다. 체계에 있어서 참여자들의 관계와 상호작용이 중요하게 나타나며 관리자는 중간자와 상호작용을 위한 코디네이터의 역할을 한다. 리더십은 관리자만을 위한 것이 아닌 생성적으로 일어나며 집단행동의 실현을 성공의 기준으로 한다, 다층적 권위가 나타나며 이는 심의민주주의로 해석된다.

[표 2-2] 전통적 거버넌스와 협력적 거버넌스의 특징 비교

기준	전통적 거버넌스	협력적 거버넌스
구조	계층제	네트워크
명령방식	중앙통제	조정
목표	명확하고 정의된 문제	다양하고 변화하는 목표와 문제
체계 행동의 근원	참여자들의 행동에 의해 결정됨	참여자들의 관계와 상호작용에 의한 결정
관리자의 역할	조직통제자	중간자, 과정관리자
관리자의 임무	조직 절차의 기획과 규정	상호작용과 기회 제공의 규정
관리자의 활동	기획, 설계, 주도	자원과 참여자의 연계상황에 대한 영향
리더십 유형	직접적	생성적
성공기준	형식적 정책의 목표 달성	집단행동의 실현
조직환경	일방적 권위	다층적 권위
민주적 합법성	대표민주주의	심의민주주의

출처: Booher(2008), 주재복 외 (2011) 재인용

3.2 협력적 거버넌스의 요인

협력적 거버넌스를 효과적인 운영 요인들은 다양하게 나타나고 있다. Ansell과 Grash(2008)은 137개의 사례를 분석하여 협력적 거버넌스의 모형을 초기 조건, 협력과정으로 제시하였다. 또한 제도적 디자인과 리더쉽 요인이 영향을 끼친다고 제시하고 있다. 협력과정은 신뢰쌓기(Trust-Building), 과정에의 헌신(Commitment to Process), 이해 나누기(Shared Understanding), 중간 성과내기(Intermediate Outcomes), 서로 대화하기(Face-to-Face Dialogue)의 선순환과정을 통해 이루어진다고 하였다. 주재복, 한부영(2006)은 한국의 사례분석을 통하여 이해관계자 참여, 공동문제해결기제의 활용, 적극적인 홍보 및 정보제공, 보상체계의 확립 등의 요인이 영향을 미친다고 분석하였다.¹³⁾ 은재호, 오수길(2009)는 협력적 거버넌스의 의의를 높이기 위해 네트워크의 설계와 네트워크 거버넌스에 대한 논의의 필요성을 언급하였다.

3.3 한국의 협력적 거버넌스

우리나라는 협력적 거버넌스가 나타난지 오래지 않았으며, 현재 협력적 거버넌스 구축은 마을만들기 사업위주로 나타나고 있다. 그 밖에 푸른경기21 도시대학 추진, 1문화재 1지킴이 운동, 우리궁궐길라잡이, 행복을 나누는 도시락, 교보다솜이간병봉사단 등의 사업에서 나타나고 있다.¹⁴⁾ 이러한 사업들이 성공적인 평가를 받고 있음에도 아직까지 우리나라의 공공 정책 및 사업은 공공기관의 주도로 이루어지고 있다.

박기식(2010)는 “정부의 관련 정책 담당자들과 전문가들이 노력해야 될 사항 중의 하나는 일방적인 정책선언이나 실행계획 발표와 같은 방식을 지양하고 결정 과정에 가능한 한 많은 국민들이 참여하여 그들의 의견을 반영할 수 있도록 함으

13) 주재복, 한부영, 『갈등유형별 협력적 로컬 거버넌스의 구축방안』 (서울: 한국지방행정연구원, 2006), p.105

14) 은재호, 오수길, 『한국의 협력적 거버넌스』 (서울: 대영문화사, 2009), p.39-155

로써 동 정책에 관한 심리적 지지와 성원을 이끌어내도록 하여야 할 것이다.¹⁵⁾”
라고 말했다.

특히 공공기관에서 추진하고자 하는 대형사업은 민간과의 소통 및 협력과정이 무시되고, 빠르게 추진되는 경향이 있다. 이러한 사업은 공공에게 공감대를 일으키기 어려웠을 뿐만 아니라 실패로 인한 부작용을 겪고 있다. 그 한 예인 인천의 월미도 은하레일은 공공기관에 의해서 강력하게 추진되었고, 853억여 원에 해당하는 공사비를 투입하였음에도 운영되지 못하고 방치되었다. 이는 막대한 예산 낭비로 인천시에 피해를 입혔을 뿐만 아니라 구조물로 월미도 미관을 해쳤고, 시민들의 원성을 샀다. 많은 자본의 공적 자본이 투자되고, 시민에게 직접적인 영향 끼치는 사업일수록 협력적 거버넌스의 구축은 반드시 필요하다.

협력적 거버넌스 구축은 시민단체와 밀접한 연관성을 지니고 있다. 하지만 우리나라의 NGO단체는 시민운동, 정치적 성향이 연관이 되어 협력적 거버넌스 구축의 어려움을 겪을 수 있다. 한국의 NGO는 NGO이 아니라 PGO(Pro-government Organization)나, 권력화된 NGO로 변질시킬 것에 대한 염려까지 생기고 있다.¹⁶⁾ 이 부분에 있어서의 고려 또한 필요하다.

제2절 사례분석

1. 프로미나드 플랑테(Promenade plantée)

1.1 개요 및 계획 배경

프랑스 파리에 위치하는 프로미나드 플랑테는 1859년에서 1969년까지 바스티유 오페라 자리에서 뱅센(Vincennes)까지 연결하는 4.7km의 고가철로였다. 1969년

15) 강근복외 8인, 『인존정책연구회 연구총서: 한국사회의 이슈와 정책』 (파주: 한국학술정보, 2010), p.139

16) 박재창, 『한국 민주주의와 시민사회』 (홍천: 아르케, 2010), p.31

12월 14일 철길의 일부가 프랑스 급행철도 체계인 뢰(RER)의 에이 노선(Line A)과 합쳐짐에 따라 운영을 정지하였고, 파리 뱅센(Vincennes)구간이 완전히 폐선되었다. 버려졌던 고가철교의 공원화는 1983년 파리동부계획(Plan-programme Est De paris)에 포함되어졌다. 그 후 1985년 승인된 뢰이협의개발지구(Z.A.C Reuilly)와 연계되어 그린웨이로 바뀌게 되었다. 프로미나드 플랑테는 1993년 개장하였다.



[그림 2-3] 프로미나드 플랑테 위치
파리 12지구의 프로미나드 플랑테(점선), 1번은 오페라 하우스, 2번 뢰이협의개발지구, 3번은 외곽도로이다
출처 : Joseph Heathcote(2013)

[표 2-3] 프로미나드 플랑테의 조성과정

연도	조성과정
1969년 12월 14일	뢰(RER)의 에이 노선(Line A)의 통합으로 철로 폐선
1982년	바스티유역 철거 -> 바스티유 광장에 오페라 건물 건립 결정
1983년	파리동부계획(Plan-programme Est De paris)에 포함
1985년	뢰이협의개발지구(Z.A.C Reuilly)와 연계
1989년	하부 아치구간 공간재편
1993년	프로미나드 플랑테(Promenade plantée) 개장

1.2 물리적 특징

길이는 4.7km이고, 규모는 64,750㎡이다. 건물 두 개를 관통하여 지나가며 20

개의 도시 블록을 가로지른다. 가로지르는 거리는 21개이며 너비는 최대 30m에서 최소 9m이다. 높이는 9m이상이다. 프로미나트 플랑테는 나무와 함께한 벽돌 구조, 금속, 유리로 구성되어있다.

고가공원은 산책로, 자전거 도로, 연못, 휴식공간, 파골라, 격자구조물, 화단 등으로 조성이 되어있다. 고가도로에 산책로 조성을 실시하였으나 고가철도 하부공간의 슬럼화가 진행되었기 때문에 이를 막기 위하여 아치공간하부를 활용하기 위한 프로그램을 도입하였다. 이는 크게 비아뒹 데 자르(Le Viaduc des arts)와 프로미나트 플랑테(Promenade plantée) 구간으로 구성되어있다. 비아뒹 데 자르(Le Viaduc des arts)에는 파리 수공업자들을 위한 공간으로 장인들의 물품을 파는 상점과 부티크샵이 위치하고 있다. 비아뒹 데 자르(Le Viaduc des arts)에서는 예술을 위한 행사를 지속적으로 진행하고 있어 관광객들의 방문을 이끌어 내고 있다.

프로미나트 플랑테의 북부의 거리와 말쑥하고 개조된 아파트들은 서로 다르고 산뜻하며 패턴을 갖는 박공지붕의 전근대적디자인들을 갖고 있다.¹⁷⁾ 이러한 전경은 프로미나트 플랑테의 방문객들에게 프랑스의 도시의 전형을 보여주고 있다. 프로미나트 플랑테는 도시 속 산책로로 도시와 대조적인 녹지 속에서 휴식, 산책 및 운동의 장소로 활용되고 있다.



[그림 2-4] 프로미나트 플랑테 상부 전경



[그림 2-5] 프로미나트 플랑테 하부 전경

17) Ray Gastil(2013), Prospect parks: walking the Promenade Plantée and the High Line, *Studies in the History of Garden & Designed Landscapes: An international Quarterly*, 33(4), p.282

[표 2-4] 프로미나드 플랑테의 물리적 특성

구분		프로미나드 플랑테
길이		4.7km
총 면적		64,750㎡
관통하는 건물		2개
지나는 블록		20블록
총 가로지르는 거리		21개
최대 너비		30m
최소 너비		9m
높이		9m 이상
재료		나무와 함께한 벽돌 구조, 금속, 유리
시설 현황		벤치, 파골라, 연못, 격자구조물, 자전거도로, 산책로
공간 프로그램	하부	비아둡 데 자르(Le Viaduc des arts) : 장인들의 상점, 부티크 샵, 예술 행사
	상부	프로미나드 플랑테 : 산책로, 자전거 도로

1.3 단계별 조성

프로미나드 플랑테는 3단계에 걸쳐서 조성이 이루어졌다. 첫 단계는 서부의 그린웨이의 3분의 1에 해당하는 부분에서 조성이 시작되어졌다. 두 번째 단계는 비아둡 데 자르를 조성하기 위해 고가도로 하부의 복원이 이루어졌다. 세 번째 단계는 재개발 사업인 뢰이협외개발지구(ZAC Reuilly) 부지와 연계하여 조성되어졌고, 동부에서 종점역까지 연장되어졌다. 1993년 프로미나드 플랑테가 개장하였다.

1.4 뢰이협외개발지구(ZAC Reuilly)

협외개발지구(Zone d'Aménagement Concerté) 제도 이전에 시행된 우선도시화지구(Zone à Urbaniser en Priorité : ZUP)는 도시 주변부 신시가지 개발을 위하여 사용되어졌으며, 상위도시계획을 따르지 않는 경우가 발생하였다. 또한 고층아파트가 대규모 건설이 이루어졌으며 도시의 공공시설에 대한 고려가 부족했다.

우선도시화지구의 사업이 주택건설에만 집중되었는데 반해, 협외개발지구 기법은 다양한 도시개발목적에 활용하고자 하였고, 사업구역 내의 공공시설에 관한 공공부문의 재정적 부담을 경감하려고 시도하였다.¹⁸⁾

1986년 지정된 뢰이협외개발지구(ZAC Reuilly)는 초창기 기차역을 포기하였고, 개발중점권역 설정 및 프로미나드 플랑테의 공원화 추진하면서 시작되었다. 프롬나드 플랑테 주변계획이 확대되면서 주거와 공공공간이 건설되었다.

뢰이협외개발지구(ZAC Reuilly)는 12구역의 중심에 주거, 상업 및 기타 서비스업, 공공편익시설 등의 프로그램을 도입하기 위하여 삼각형의 부지에 계획되어졌다. 현재 뢰이협외개발지구(ZAC Reuilly)는 가든과 스퀘어, 주택 1043개, 상점 23,000㎡, 사무실 67,000㎡을 포함 유치원 1개소, 수영장 1개소, 체육관 1개소, 탁아소 1개소, 경찰서 1개소, 문화시설 1개소, 다용도실 1개소가 위치하고 있다.

[표 2-5] 뢰이협외개발지구 개요

구분	지구 지정	개발 주체	시행 (혼합경제회사)	면적	건축 코디네이터	개발 프로그램
뢰이 (Reuilly)	1986년	파리시	SEMAEST	12ha	롤랑 슈비트제 (Roland Schwitzer)	1987년9월자 프로그램 주거: 800세대, 사무소: 65,000㎡, 제조업(Activité) : 10,000㎡ 상업 및 기타 서비스업 : 6~7,000㎡(45,000㎡는 종합전시장) 공공편익시설: 약14,000㎡의 공원, 약 10,000㎡의 수목대, 약 2,500㎡의 광장, 다목적실 10개반의 유치원, 체육시설(수영장) 사회 또는 위생시설

출처 : 박현찬(2006)

1.5 거버넌스

프로미나드 플랑테는 전통적 거버넌스에서 협력적 거버넌스로 넘어가는 중간적 위치에 있다. 프로미나드 플랑테는 일부 구간이 뢰이협외개발지구(ZAC Reuilly)에 포함되어 있으나 전반적으로 뢰이협외개발지구(ZAC Reuilly)의 영향을 크게 받았다고 할 수 있다.

협외개발지구는 지역주민의견 수렴을 통하여 최종안이 작성되며, 의결사항 공포 후 최종안은 주민들에게 공람이 된다. 협외개발지구의 사업 규모는 법적으로

18) Pierre Merllin, Françoise Choay, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement (Paris: PUF, 1998) p.855, 박현찬, “프랑스 협외개발지구 제도 검토 및 파리의 사례”, 『건축과 사회』, 봄(3), 2006, p.99에서 재인용

제한되어 있지 않다.¹⁹⁾ 이것은 목적지향적인 계획이 아닌 다양하고 변화하는 목표와 문제에 초점을 맞춘 것으로 보인다. 또한 건축가인 롤랑 슈베트제(Roland Schweitzer)는 건축물의 조화를 이룩에 따라 코디네이터 역할의 중요성을 알렸다.

행정가, 전문가, 시민 간의 협력은 네트워크를 구축하여 작동하는 것으로 보인다. 하지만 행정조직이 일방적 권위를 갖고 있으며 목표를 갖고 형식적 정책을 추진하는 것으로 보아 전통적 거버넌스와 협력적 거버넌스의 중간단계에 위치하는 것을 알 수 있다.

1.6 도시에의 파급효과

파리의 서부지역에는 에펠탑과 샹제리제 거리가 위치하며 개발이 많이 일어났고, 동부 지역은 상대적으로 낙후하였으나, 프로미나드 플랑테가 조성되자 동부지역의 개발을 가능하게 하였다. 프로미나드 플랑테는 하나의 벨트로서 사람들이 도시를 가로지르고 유입될 수 있게 하였다. 당시 파리의 12지구는 인구감소가 지속적으로 일어났다. 하지만 프로미나드 플랑테의 인구감소율은 8%로 적게 일어났다. 또한 파리12지구의 인구가 다시 오르자 다른 도시들은 전체적으로 인구감소를 겪고 있었지만 1982년 5퍼센트 성장률을 경험했다.²⁰⁾

프로미나드 플랑테를 통하여 파리 동부에 절대적으로 부족했던 공원이 보급될 수 있었고, 뢰이협개발지구(ZAC Reuilly)는 도시의 주거와 공공시설을 공급하였다. 12구의 포부르 생탕투안(Fauborough Saint-Antoine)은 중세 이래 가구 제조업자를 포함한 다양한 수공업자들이 모여 살던 지역이었다.²¹⁾ 비아퓌크 데 자르는 수공업자와 예술가를 위한 공간으로 조성되어 수공업업을 계승하고, 방문객을 유도하고 있다.

19) 박현찬, “프랑스 협의개발지구 제도 검토 및 파리의 사례”, 『건축과 사회』, 봄(3), 2006, p.100

20) Joseph Heathcott, "The Promenade Plantee: Politics, Planning, and Urban Design in Postindustrial paris", *Journal of Planning Education and Research*, 33(3), 2013, p.8

21) 황주영, “파리의 공중 산책로, 프롬나드 플랑테,” 『환경과 조경』 (2014년 11월), p.43

1.7 시사점

프로미나드 플랑테는 최초의 고가도로 공원화 사례라는 것에 의의가 있으며, 프로미나드 플랑테는 하이라인 공원화의 모티브가 되는 사례이다.

프로미나드 플랑테 조성에 영향을 준 퇴역철도의 개발지구의 설정은 주변에 대한 계획을 세우고, 주거와 공공공간을 건설하기 위함이었다. 이를 통해 프로미나드 플랑테는 공원이 될 수 있었고, 선형공원으로서 부족한 파리동부의 녹지를 보충하였다. 또한 파리의 가구 제조업자와 수공업자, 예술가들을 위한 공간을 고가 하부인 비아뒹 데 자르에 조성하여 도시재생을 이끌었다. 프로미나드 플랑테는 도시 인프라스트럭처가 지향해야 할 점을 제시한 사례이다.

2. 하이라인 파크(High Line park)

2.1 개요 및 계획 과정

미국 뉴욕 맨하탄 갠스버루트(ganseveroot) 스트리트에서 20번가까지에 위치하는 고가철로 공원이다. 총길이는 2.4km에 이르며 1999년부터 3구역으로 나누어 단계별로 조성을 시작하였고, 2015년 개장예정인 10번가 지선(10th Avenue Spur)을 제외하고 전 구간을 개장하였다.

1847년 승인되어 만들어진 철도로 인해 많은 사람들이 열차에 치이거나 죽자, 1929년 선로 건설 계약을 체결하고 새 구조물 위에 선로건설을 시작하게 되는데 이것이 하이라인이 탄생하게 된 계기이다. 하지만 산업구조의 변화로 인하여 기차운송가치는 저하되고 1980년대에 운영을 중단하게 되었다. 10년이상 버려지게 되자 노후화된 하이라인의 주변은 슬럼화되었고, 환경을 개선할 필요성이 대두되었다. 역사적인 구조물인 하이라인이 파괴되어질 위험에 처하자 1999년 시민단체인 하이라인 친구들이 형성되었고, 이들의 지속적인 노력으로 인하여 하이라인은 공원으로 재탄생하였다. 하이라인 친구들은 공원조성에 기여하였을 뿐만 아니라

하이라인은 고가철도 공원화를 통하여 시민과 행정가, 전문가의 협력적 관계 구축, 공원조성을 통한 일자리 창출, 경제적 이익을 만들어낸 성공적인 도시재생의 사례이다.



- 22 -

[표 2-6] 하이라인 파크의 조성과정

연도	조성과정
1934년	하이라인 공식 개통
1976년	철도회사인 콘레일(Conrail)의 소유가 됨
1980년	하이라인 마지막 열차 운행
1983년	콘레일이 하이라인 소유권 포기를 위한 법적 절차를 밟음 의회 레일뱅크사업 허용 : 보행로나 자전거 길로 개조
1984년	피터 오블레츠가 하이라인을 선로로 이용할 목적으로 콘레일로부터 10달러에 사들이기 위하여 접촉함
1986년	첼시부동산지주단체인 주간통상회의에서 매각 합의 무효화
1989년	첼시부동산지주단체인 주간통상위원회에서 탄원서 제출을 통해 하이라인 강제 유기명령 요구
1991년	록로즈 부동산 개발회사로 인해 하이라인 최남단 5블록 철거
1999년	CSX 운송이 콘레일 경영권 인수
1999년 7월	CSX 운송 대변인이 뉴욕 타임즈 기사를 통하여 하이라인 재사용을 우호적으로 고려하겠다고 발표함
2003년 1월 ~ 7월	하이라인 친구들의 주도로 “Designing the High Line” 하이라인 아이디어 공모전 실시 10여개의 디자인이 그랜드 센트럴 터미널에 전시되어짐
2004 3월 ~ 11월	국제공모전 실시 국제공모 당선팀 : 제임스코너의 필드오퍼레이션, 딜러 스코리디오+렘프로
2005년 4월	현대미술관(MoMA)에 당선작 쇼케이스 전시
2006년 4월	1구역 조성 시작 : 갠스부르트(gansevoort)에서 서부 20번가(West 20th street)
2008년 6월	하이라인 파크 최종 디자인 공개
2009년 6월 9일	1구역 개장 : 갠스부르트(gansevoort)에서 서부 20번가(West 20th street)
2011년 6월 8일	2구역 개장 : 서부 20번가(West 20th street)에서 서부 30번가(West 30th Street)
2014년 9월 21일	3구역 개장 : 서부 30번가(West 30th street)에서 서부 34번가(West 34th street)의 웨스트사이드레일야드(West Side Rail yard) *개장되지 않은 10번가 지선(10th Avenue spur) 2015년 개장 예정

2.2 물리적 특징

하이라인은 총 2.4km에 달하며 수요의 감소로 인하여 버려지게 된 철도를 공
원화하여 만들어졌다. 총 면적 27,113㎡이며 두 개의 건물을 관통하고 있고, 25개
의 거리를 가로지르고 22개의 블록을 지나가고 있다. 너비는 약 9m ~ 27m이며,
높이는 8.8m이상이다. 쓰인 재료로는 강화콘크리트 데크, 자갈밸러스트, 금속핸드
레일, 스틸 등이 있다. 하이라인은 기존의 철도를 해체하지 않고 재활용 하여 공
원의 역사성을 드러내고 있다.

[표 2-7] 하이라인 파크의 물리적 특성

구분	하이라인 파크
길이	2.4km
총 면적	27,113㎡
관통하는 건물	2개
지나는 블록	22블록
가로지르는 거리 수	25개
최대 너비	27m
최소 너비	9m
높이	8.8m 이상
재료	강화콘크리트 데크, 자갈벨리스트, 금속핸드레일, 스틸
시설 현황	벤치, 데크, 산책로, 전망대
메인 컨셉	아그리텍처(agri-tecture) : 농업(agriculture)과 건축(architecture)의 합성어
시공과정	기존의 풀, 흙, 철도 선로, 가대를 들어냄 -> 방수공사 및 접근 통로 배치 -> 테이퍼 형 콘크리트판 설치 및 드러내었던 철도 선로 재설치 -> 벤치, 조명, 식물 등 공원 환경요소 배치
공간 프로그램	산책로, 전망대, 음식점 및 카페(고가 상하부에 설치), 하이라인 아트(구조물 설치 및 주변 건물을 활용한 공간 조성)
스타일	랜즈케이프 어바니즘

2.3 단계별 조성

하이라인은 1, 2, 3 구역으로 나뉘어져 있으며 1구역에서부터 3구역까지 순차적으로 조성되어졌고, 현재 10번가 지선(10th Avenue spur)을 제외하고 모두 완공되어 개방중이다. 2009년 6월 9일에 개장한 1구역은 갠스부르트(gansevoort)에서 서부 20번가(West 20th street)까지이며, 2011년 6월 8일 2구역 서부 20번가(West 20th street)에서 서부 30번가(West 30th Street)까지 공공에게 개방되어 졌다. 3구역인 서부 30번가(West 30th street)에서 서부 34번가(West 34th street)의 웨스트사이드레일야드(West Side Rail yard) 구간을 2014년 9월 21일 개장하였다. 아직 개장되지 않은 10번가 지선(10th Avenue spur)는 2015년 개장 예정이다.

2.4 협력적 거버넌스

하이라인의 공원화는 시민들의 요구에 의해 시작되었으며, 하이라인의 보존 및 공원화를 위하여 로버트 해먼드(Robert Hammond)와 조슈아 데이비드(Joshua

David)가 하이라인 친구들(Friends of highline)을 창립하였다. 하이라인 친구들은 공청회, 기금모금행사, 브로슈어제작, 변호사 고용, 시를 상대로 한 소송을 통하여 하이라인의 공원화를 이끌었다. 또한 하이라인 프로젝트의 시행 주체는 시민들로서 경제적 타당성 분석 보고서를 통하여 하이라인 공원화에 부정적인 의견을 보였던 뉴욕시를 설득하였고, 2009년 공원의 운영권을 확보하여 자체적인 공원 관리가 가능하게 되었다.

하이라인 파크에서는 협력적 거버넌스가 나타나고 있다. 하이라인의 공원화는 시작단계에서부터 시민들에 의해 시작하였으며, 관 위주의 사업이 아닌 민, 관, 전문가의 협업의 형태로 나타나고 있다. 단순한 공원화의 목표가 아닌 다양하고 변화하는 목표에 대응하기 위해 시민들과 전문가들이 적극적인 관계를 맺고 있다. 관리자는 관과 전문가 사이의 중간자 역할을 하고 있으며 시민들의 요구를 조정해주는 역할을 한다.

하이라인 운동은 기부에 참여한 돈 있는 자들, 연예인, 정치인들만이 참여한 것이라는 비판이 있다. 하지만 시민이 단순한 사업의 실행뿐만 아니라 조성, 운영의 주체가 되고 있기 때문에 협력적 거버넌스가 성공적으로 구축된 사례이다.

“약간의 오해도 있었지만, 궁극적으로는 지역주민들도 우리와 이해를 같이 했다고 본다. 왜냐하면 주민들이 매일 매일 만났던 것은 영화배우나 톱스타 같은 유명인들이 아니라, 나와 로버트와 같은 ‘하이라인 친구들’이었기 때문이다.”²²⁾ (하이라인 친구들 공동 창립자 조슈아 데이비드, 2014)

22) 최이규, “지역과 주민이 가진 에너지를 발견하라,” 『환경과 조경』 (2014년 11월), p.319

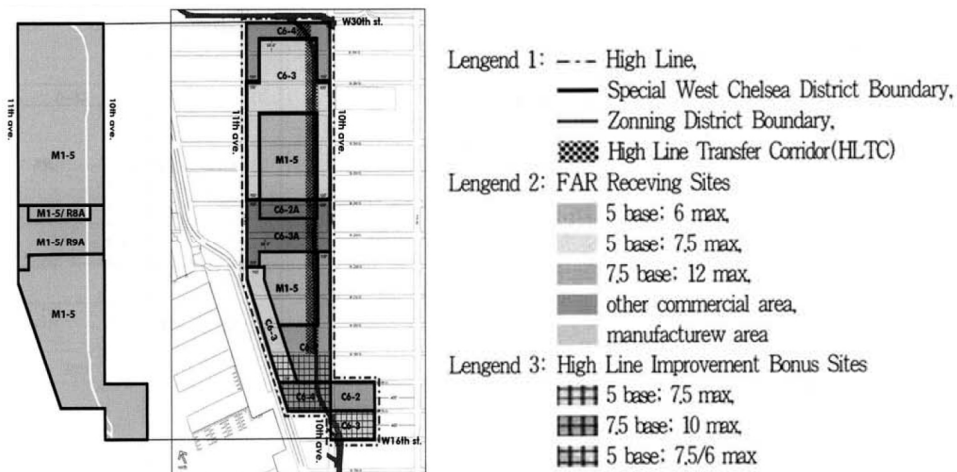
[표 2-8] 하이라인 파크의 시민참여 프로세스

연도	시민참여 프로세스
1980년	하이라인 마지막 열차 운행
1999년 8월	로버트 해먼드(Robert Hammond)와 조슈아 데이비드(Joshua David) 하이라인 친구들(Friends of the High line) 공동창립 *로버트 해먼드와 조슈아 데이비드는 하이라인에 대해 집중 토론하기 위한 첼 시의 펜 하우스에서 열린 커뮤니티 공청회에서 만남
2000년 4월 ~2001년 7월	사진작가 조엘 스텐펠트의 하이라인 출입허가 받음
2000년 여름	하이라인 브로슈어 제작(조엘 스텐펠트의 사진첨부)
2000년 12월	첫 기금모금행사
2001년 12월	뉴욕 시에 이의 신청 소송을 통해 하이라인의 잠정적인 철거 금지명령 얻어냄 → 다음날 뉴욕 시의 항소로 잠정적 금지명령 무효화
2002년 3월	뉴욕 시가 토지 이용 검토 절차를 걸치지 않고 하이라인 철거 서류에 서명한 것은 불법이라는 판결을 받아냄
2002년 9월	하이라인 친구들이 하이라인 경제적 타당성 연구 결과 보고서를 부시장 덴 닥터로프에게 제출함 : 6월 5백만 달러의 공사비용이 들지만, 향후20년에 걸쳐 하이라인으로 인한 뉴욕 시의 세수 증가분은 1억 4천만 달러에 이를 것으로 예측됨
2003년 1월 ~ 2003년7월	하이라인 친구들 “Designing the High Line” 하이라인 아이디어 공모전 실시 그랜드 센트럴 터미널에 10여개의 디자인이 전시됨
2003년 4월	커뮤니티 위원회에서 하이라인 보존에 찬성하는 결의안 투표 : 찬성 28대 반대 1로 통과
2004년 3월 ~11월	국제공모전 실시 국제공모 당선팀 : 제임스코너의 필드오퍼레이션, 딜러 스킨디오+렌프로
2005년 4월	현대미술관(MoMA)에 당선작 쇼케이스 전시
2006년 4월	하이라인 기공식 열림
2009년	공원 운영권 확보 : 하이라인 친구들은 뉴욕 시 공원관리국이 되었으며, 개장 첫날부터 공원을 운영하는 최초의 단체가 됨
2009년 6월 9일	하이라인 파크 1구역 개장 : 갠스부르트(gansevoort)에서 서부 20번가(West 20th street)
~ 현재	조성, 운영, 관리, 기금모금행사 주도

2.5 제도적 장치

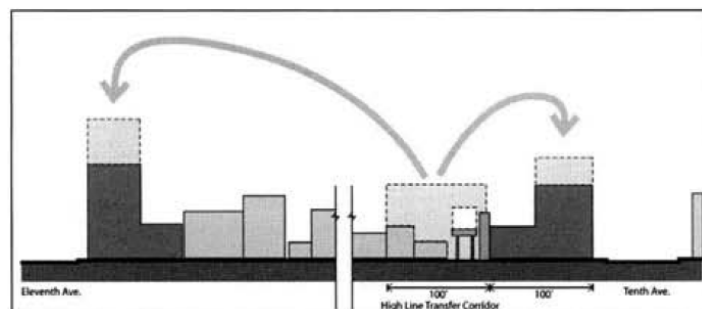
하이라인은 공간 조성을 위하여 하기 위하여 여러 제도적 장치를 활용하였다. 그 일환 중 하나는 하이라인과 인접한 서부 16번가(West 16th street)에서 서부 30번가(West 30th street)까지 지역의 용도지역 변경이다. 도시계획상 제조업구역인 M1-5에 해당하는 대부분의 지역을 상업 구역인 C6로 변경하였다. 이는 본래의 쇠퇴한 공업지역을 상업지역으로 조절하여 도심활성화를 유도한 것으로 보인다. 그러나 하이라인 주변으로 하이라인 트랜스퍼 코리도(High Line Transfer

Corridor: HLTC)를 지정한 것은 오픈스페이스 주변의 난개발을 막고, 이의 이용 환경을 최대한 보장하여 그 반대급부로 돌아오는 물질적, 상징적 가치 또는 극대화 하자는 의도에서 비롯된 것이다.²³⁾



[그림 2-7] 하이라인 용도지역 변경
출처: New York Department of City Planning(2005b), 윤희연(2010) 재인용

또한 개발권 양도제(Transfer of Development Right)을 도입하였다. 개발권양도제(Transfer of Development Right)는 하이라인이 인접한 대지, 맞은편 대지, 코너에 위치한 건물일 경우 이동시켜서 판매할 수 있게 한 제도이다. 이 제도로 하이라인 철거 후 부동산 개발을 하려했던 땅의 소유자와의 문제를 해결하였다.



[그림 2-8] 개발권 양도제(Transfer of Development Right)
출처 : New York Department of City Planning(2005b), 윤희연(2010) 재인용

23) 윤희연, “웨스트 첼시 개발과 하이라인의 역할에서 나타난 랜드스케이프 어바니즘의 성격,” 『한국조경학회지』, 48(6), 2010, p.89

다른 제도적 장치 중 하나로 조망 확보를 위하여 하이라인 주변 규제(High Line Adjacency Control)을 도입하였다. 이 제도는 하이라인 동측 건물군과 서측 건축물로 나뉘어 적용되어졌으며, 공원의 조망, 채광을 확보하였을 뿐만 아니라, 난개발을 막고 주변 신규개발에 영향을 주었다.

[표 2-9] 하이라인 주변 규제(High Line Adjacency Control)

구분	내용
하이라인의 동측 건물군	<ul style="list-style-type: none"> - 하이라인에 접하는 입면의 25%는 35' ~ 45'의 높이로 제한되며 75%는 지역 용적률이 적용된다. - 하이라인에 접하는 입면의 60%에는 25' 깊이의 테라스(terrace)를 설치해야 한다. 이 부분의 높이는 하이라인의 높이와 같게 한다. - 선물의 20%에 해당하는 전명(frontage)는 공공 혹은 사적 인 오픈스페이스로 이용되어야 한다.
하이라인의 서측 건물군	<ul style="list-style-type: none"> - 하이라인에 접한 입면은 15'의 건축선 후퇴(Setback)를 두어야 한다. 블록 안의 도로에서 30' 이하 떨어진 경우에는 15' 건축선 후퇴를 더 둔다.

출처: 윤희연(2010)

저소득층을 위한 주거를 제공할 경우 개발자에게 세금혜택을 주고, 개발자가 공공을 위한 시설물을 제공하였을 시에 용적률 혜택을 적용하기도 하는 등 다양한 제도적 장치 또한 도입되어졌다.

하이라인 파크 조성은 단순히 오픈스페이스의 조성을 통하여 도시재생을 이끄는 수동적인 형태가 아니라 도시계획적 요소와의 융합을 통하여 적극적으로 도시 재생을 이끌었다는 점에서 가치를 지니고 있다. 또한 조경가가 오픈스페이스 조성뿐만 아니라 제도적 장치 도입에 참여함으로써 도시 재생을 이끌었다는 점에서 특이점을 지닌다.

2.5 도시의 영향

하이라인의 공원화는 하이라인 근방의 슬럼화된 지역을 재생하였고, 하이라인 파크는 뉴욕시의 랜드마크로서 관광명소가 되었다. 이로 인하여 하이라인은 경제적 가치 창출에 대하여 주목받고 있다. 하이라인은 조성단계에서부터 일자리 창

출에 기여하였다. 2011년 하이라인 조성을 위하여 8,000개의 직장이 생겨났으며, 재개발로 인하여 약 12,000명의 일자리가 창출되었다.²⁴⁾ 또한 공동창립자 두 명으로 시작하였던 하이라인친구들은 2014년 11월 현재 이사회 멤버 37명, 경영진 8명, 원예분야 12명, 공원서비스분야 12명을 포함한 총 117명을 고용하고 있다. 또한 부동산 가격을 통해 환산한 재산세 증가는 2012년 기준, 매해 미화 천팔백만 달러, 향후 20년간 이억 오천팔백만 달러가 회수될 것으로 예측되며, 이는 당초의 공사와 관리비를 상회한다.²⁵⁾

하이라인 파크는 고가도로 공원화를 통하여 도시에 긍정적인 영향을 끼치고 있다. 하지만 부정적인 측면 또한 존재한다. 하이라인 파크 조성과 함께 인근 지역은 고급상업지역, 주거지역으로 변경되어졌으며, 이로 인하여 옛 공업지역 특유의 모습은 사라져가고, 자본을 무기로 한 상업시설에 떠밀려 하이라인 일대에 위치하였던 갤러리들은 사라지고 있으며, 예술가들 또한 떠나고 있다. 뉴욕 시에서는 하이라인 인근의 고유문화가 사라지는 막기 위해 용도지역에 대한 대안을 제시하고 있지만 막기 힘든 상황이다.

2.6 시사점

하이라인 파크의 조성에는 시민단체인 하이라인 친구들이 핵심적인 역할을 하였다. 이들은 경제적 타당성 연구를 하여 공원조성 타당성의 확보, 정치가 및 행정가에게 지속적 설득, 공원조성을 위한 기금마련, 아이디어 공모전을 실시하였다. 또한 공모를 통한 작품을 그랜드 센트럴 터미널에서 전시하여 이슈화하려 하였으며 이들의 의견이 국제 공모 당선작 선정에도 반영되었다. 하이라인 친구들이 기획단계에서부터 참여하였기 때문에 하이라인의 공원화가 가능했고, 자금 및

24) PATRICK McGeehan, "The High Line Isn't Just a Sight to See: It's Also an Economic Dynamo," 『The New York Times』 (June 5, 2011), p.18

25) 윤희연, "고급화 공원의 경제성 : 뉴욕 하이라인의 헤도닉 분석," 『대한국토·도시계획학회지』, 48(7), 2013, p.135

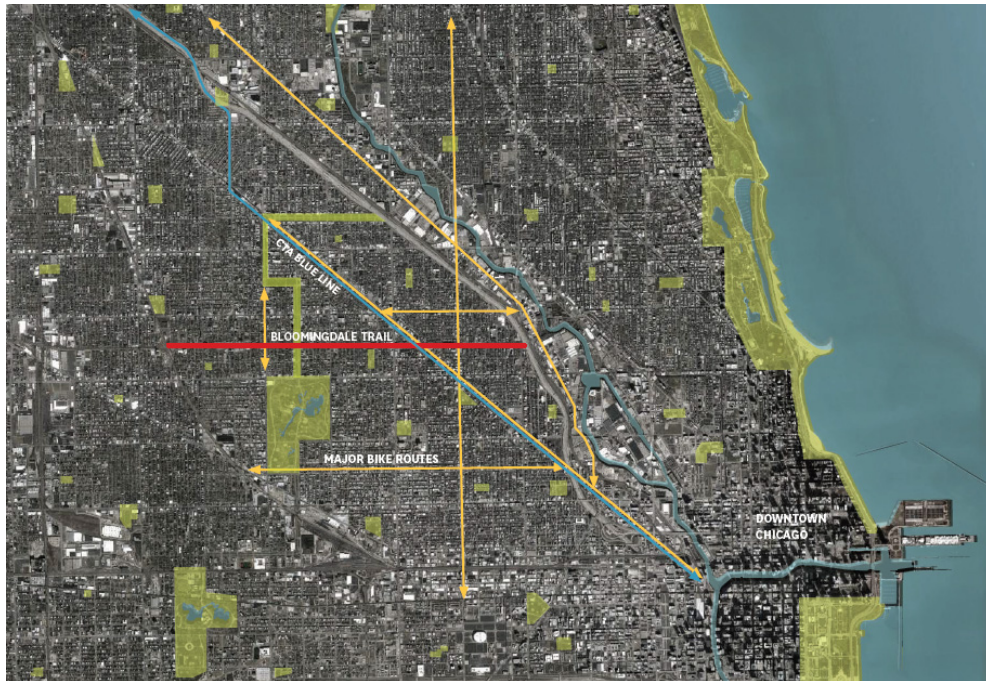
자원봉사자, 시민에 의한 운영권 확보를 할 수 있었다.

하이라인 파크는 장소의 역사성을 보존하기 위하여 기존 구조물을 그대로 활용하고 조성하였다. 공원조성에 있어서 용도지역변경, 개발권 양도제, 하이라인 주변규제 등의 제도를 도입하여 공원 조성으로 인한 효과를 극대화 하였다. 또한 공원의 접근성 향상을 위하여 민간과의 협상을 시도하였는데, 하이라인으로 연결되는 계단이나 엘리베이터를 개인소유부지에서 제공할 시에 인센티브를 주는 방식으로 접근성을 강화였다. 운영관리에 있어서는 보행활성화를 위하여 조경전문가와 함께하는 하이라인 관리, 어린이 아트스쿨, 각종 이벤트와 공연을 시행하고 있다. 또한 예술의 도입을 위해서 하이라인 아트를 운영하고 하이라인에 설치할 공공예술 작품을 예술가들을 통해 전시하여 하이라인을 걷는 과정에 예술을 감상할 수 있게 하였다.

3. 블루밍데일 트레일 파크(The 606 Bloomingdale Trail park)

3.1 개요 및 계획 과정

블루밍데일 트레일 파크는 미국 시카고 일리노이의 웨스트 블루밍데일 에비뉴의 고가철로를 대상지로 하여 건설 중에 있다. 1872년 철도를 두었으나 주변 거주자들이 열차에 치여 부상과 사망을 야기하자 철도를 고가화하였다. 1990년대 중반 열차의 통행 및 화물서비스가 종료되어 철로가 버려졌다. 그 후 1990년대 후반 도시 자전거 계획이 도입이 계획되었다. 하지만 2003년 블루밍데일 친구들이 설립되고 이들의 활동으로 인하여 블루밍데일 트레일은 2004년 도시 로건 스퀘어 오픈스페이스 플랜에 프로젝트에 포함되었다. 2012년 5월에 공간에 대한 초기 설계비전으로 사전계획을 완료하였고, 2013년 최종 설계를 완료하였다. 현재 조성 중이다.



[그림 2-9] 블루밍데일 트레일 파크 위치
출처 : “The 606,” the606.org

[표 2-10] 블루밍데일 트레일 파크의 조성과정

연도	조성과정
1872년	블루밍데일에 시카고 · 태평양 레일로드를 두기 위한 시의회의 승인
1893년	시의회에서 철도의 고가화 조례 통과시킴 : 많은 사람들이 철도에 치어 다치거나 숨졌음
1913년	철도 고가화 완료
1990년대 중반	열차 및 화물서비스 종료
2004년	로건 스퀘어 오픈스페이스 플랜에 공원 프로젝트가 포함되어짐
2010년	버닝햄 센터널 계획의 녹색유산 프로젝트가 됨
2012년	시민들과 만든 블루밍데일 트레일 공원에 대한 프레임워크 플랜(Framework plan) 완성 *프레임워크 플랜 : 디자인, 공원의 운영, 트레일 시스템을 위한 가이드라인
2013년 8월	블루밍데일 트레일파크 기공식
2015년 6월	완공예정

3.2 물리적 특성

블루밍데일 트레일 파크는 총 4.3km이며 운행이 정지된 고가철로를 공원화한 프로젝트이다. 총 면적은 52,609㎡이며 37개의 거리를 가로지르고, 39개의 블록을 지나가고 있다. 너비는 약 9m ~ 14m이며, 높이는 4.8m이상이다. 산책로와 자전거

를 탈 수 있게 계획되어졌으며, 인접한 5개의 공원과 연결하여 계획되어졌다. 또한 공연예술을 위한 무대공간을 조성하였으며, 공원화 이전에 그려있던 고가도로의 그래피티를 활용하였다.

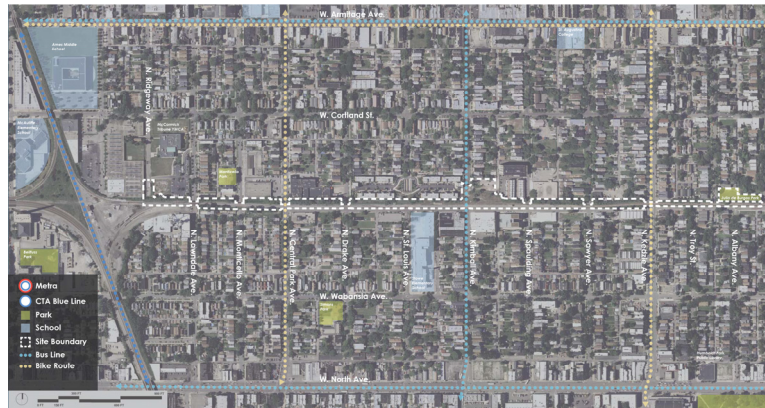
블루밍데일 트레일 파크는 고가의 너비가 넓지 않기 때문에, 전반적으로 산책과 자전거 타기를 위한 공원으로 조성되어졌으며, 인접지역의 공원을 연결하여 함께 계획한 것에 있어서 특징을 갖는다.

[표 2-11] 블루밍데일 트레일 파크의 물리적 특성

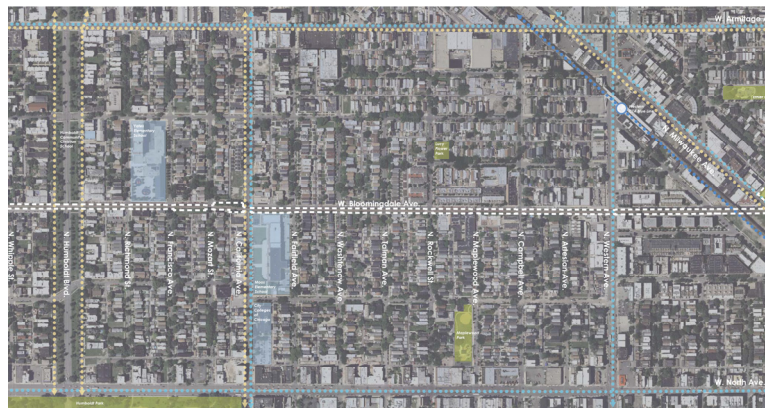
구분	물리적 특성
길이	4.3km
총 면적	52,609㎡
관통하는 건물	0개
지나는 블록	39개
가로지르는 거리 수	37개
고가 최대 너비	14m
고가 최소 너비	9m
높이	4.8m이상
주변인접자원	공원 5개, 학교 9개
시설 현황	산책로, 자전거도로, 램프, 벤치, 전망대, 공연장
목적	1. 블루밍데일의 특별함 강화하기 2. 산책로와 공원에 대한 소망 사이에서 균형 맞추기 3. 상징적 공공공간 만들기 4. 블루밍데일의 접근로 통합하기 5. 안전하고 아늑한 환경 조성하기 6. 예술 작품으로서 블루밍데일 보고, 경험하기
공간 프로그램	산책로, 전망대, 진입광장, 놀이터, 자전거도로, 공연예술을 위한 무대 공간 조성, 공원화 이전에 그려있던 고가도로의 그래피티를 활용

3.3 주변 지역과의 맥락

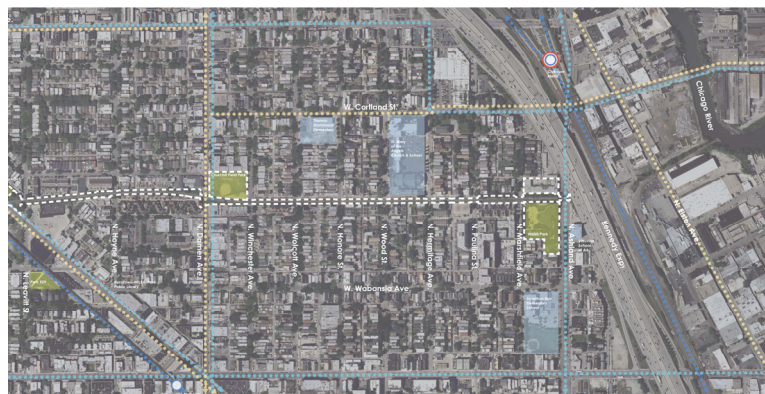
블루밍데일 트레일 파크 조성구간은 전형적인 주거지역으로 주변에 11개의 공원이 인접하고 있으며, 6개의 초등학교, 1개의 중학교, 2개의 단과대학 등 총 10개의 학교가 위치하고 있다. 이러한 이유로 공원계획에 있어서 블루밍데일 트레일 파크는 지역 주민의 참여가 적극적으로 이루어질 수 있었던 것으로 보인다. 또한 계획안은 고가의 공원화로 인하여 나타날 수 있는 프라이버시 문제, 접근성, 안전성의 확보에 주력하였고, 주변 공원, 학교와 연계하여 계획되었다.



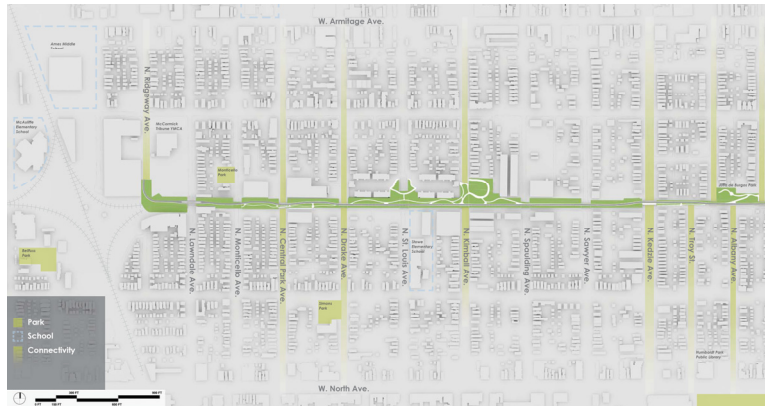
[그림 2-10] 블루밍데일 트레일 파크 조성지역 1-1
출처 : Chicago Department of Transportation(2012)



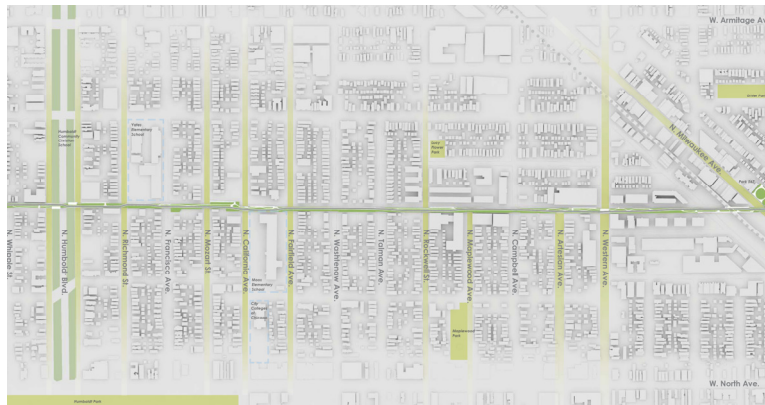
[그림 2-11] 블루밍데일 트레일 파크 조성지역 1-2
자료 : Chicago Department of Transportation(2012)



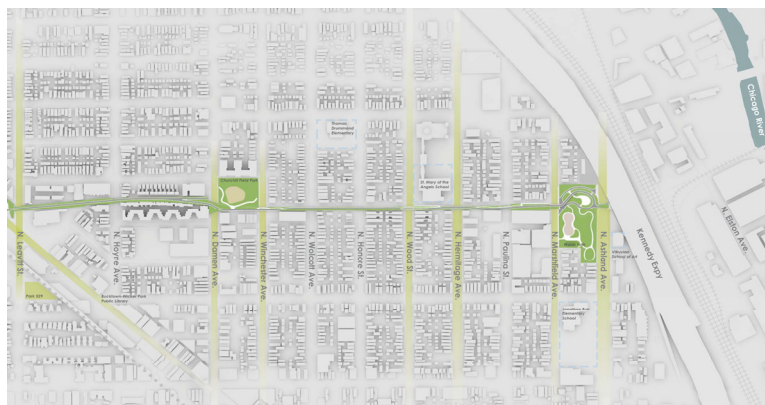
[그림 2-12] 블루밍데일 트레일 파크 조성지역 1-3
출처 : Chicago Department of Transportation(2012)



[그림 2-13] 블루밍데일 트레일 파크 계획안 1-1
출처 : Chicago Department of Transportation(2012)



[그림 2-14] 블루밍데일 트레일 파크 계획안 1-2
출처 : Chicago Department of Transportation(2012)



[그림 2-15] 블루밍데일 트레일 파크 계획안 1-3
출처 : Chicago Department of Transportation(2012)

3.4 협력적 거버넌스

블루밍데일 트레일 파크는 전적으로 시민들의 의견이 반영된 사례이다. 블루밍데일 트레일 파크 또한 하이라인 파크의 사례처럼 시민단체가 공원의 기획단계에서부터 참여하였다. 블루밍데일 트레일 파크는 하이라인파크와 달리 정부가 공원조성에 호의적이었다는 점에서 차이가 있다.

블루밍데일 트레일 친구들은 블루밍데일 트레일을 공원화 하기위한 단체로 기금모금을 통하여 도시의 재정부족으로 인해 무산될 수 있었던 고가철도의 공원화를 추진하였다. 또한 시카고 건축 클럽에서는 자발적으로 ‘블루밍데일 상상하기’라는 주제로 디자인 전시가 열렸다. 블루밍데일 트레일 파크 프로젝트는 커뮤니티 비저닝 조사를 통한 공원의 비전 제시부터 시작하여 디자인 샤렛, 커뮤니티 미팅을 통한 전문가와 시민과의 소통을 통해 공원의 최종 계획안을 도출했다.

블루밍데일 트레일 파크 계획안 도출을 위하여 2008년 600개가 넘는 조사와 커뮤니티 미팅을 통해 작성한 커뮤니티 비저닝 업데이트 결과물을 발표하였고, 2011년 9월에 공원조성을 위한 프레임워크 플랜(Framework plan)²⁶⁾에 대한 회의를 시작하였으며, 10월 1일에서 4일 사이에 걸쳐 200명 이상의 커뮤니티 멤버들이 참석하였던 디자인 샤렛을 통해 프레임워크 플랜(Framework plan)을 만들었다. 그 후 11월 커뮤니티 미팅을 거쳐 2012년 프레임워크 플랜(Framework plan)을 완성하여 시민들의 의견을 공원계획에 적극적으로 반영하였다.

블루밍데일 트레일 파크는 주민이 주가 되고, 행정가가 법적 절차를 가능하게 하며, 전문가가 실현가능하게 하고 있다. 시민의 참여가 두드러지게 일어나기 위한 협력적 거버넌스 구축의 중요성을 보여주는 사례이다.

26) 프레임워크 플랜(Framework Plan)은 디자인 공원의 운영 트레일 시스템을 위한 가이드라인의 모음이다. "The 606," the606.org 참조하였음

[표 2-12] 블루밍데일 트레일 파크의 시민참여 프로세스

연도	시민참여 프로세스
1990년대 중반	열차 및 화물서비스 종료
2003년	블루밍데일 트레일 친구들 설립
2004년	로건 스케어 오픈스페이스 플랜에 공원 프로젝트가 포함되어짐
2007년	시카고 건축클럽 “블루밍데일 상상하기” 디자인 전시
2008년	커뮤니티 비저닝 업데이트 결과물 발표 : 600개가 넘는 조사와 커뮤니티 미팅을 통하여 작성
2010년	버닝햄 센티널 계획의 녹색유산 프로젝트가 됨
2011년 9월	프레임워크 플랜(Framework plan) 회의의 시작 *프레임워크 플랜: 디자인, 공원의 운영, 트레일 시스템을 위한 가이드라인
2011년 10월	디자인 샤렛 실시
2011년 11월	커뮤니티 미팅 : 프레임워크 플랜(Framework plan)에 대한 피드백이 이루어짐
2012년	블루밍데일 트레일 공원에 대한 프레임워크 플랜(Framework plan) 완성
2013년 6월	최종 프로젝트 설계안이 담긴 프레임워크 플랜(Framework plan)을 대중에 공개
2013년 8월	블루밍데일 트레일파크 기공식
2015년 6월	완공예정

3.2 시사점

블루밍데일 트레일 파크는 기획단계에서부터 커뮤니티의 참여의 중요성을 알려주는 사례이다. 다분야의 전문가와 시민들이 커뮤니티 비저닝 조사, 커뮤니티 워크샵과 디자인전시, 디자인 샤렛 등을 통하여 소통을 시도했다. 이 과정을 통하여 공원조성을 위한 프레임워크 플랜(Framework plan)을 만들었으며, 이를 통하여 시민들이 원하는 공간이 조성될 수 있었다.

블루밍데일 트레일 파크는 시민들의 개입이 피상적으로 일어나지 않았고, 공원계획에 있어서 시민들이 깊숙이 관여하였다. 공원의 계획시에 시민참여가 원활하게 하기 일어나게 하기 위해서는 계획 과정의 디자인이 중요함을 알려주는 사례이다.

4. 경의선 숲길

4.1 개요 및 계획 과정

경의선 숲길은 우리나라의 사례로 경의선과 공항철도를 지하에 건설하고, 지상부인 용산문화체육센터에서 가좌역까지 총 6.3km의 지상부를 공원화 하는 사업이다. 2000년대부터 경의선의 복선화 및 지하화에 대해 논의되었으며, 2007년 서울시와 철도시설공단은 경의선부지공원화를 전제로 지상부공간 무상사용에 대한 협약을 체결하였다. 2009년과 2011년을 거쳐 공원기본계획과 실시설계를 완성하였고, 1단계 구간인 마포구 대흥동 일대(760m)는 2011년 3월 공사를 착수하여 2012년 2월 완공되어졌다. 2단계 구간인 새창고개구간(630m)과 연남동구간(1,300m)을 2014년 12월 말까지 완공할 계획이다. 또한 총 6.3km 구간 중 1·2단계 구간을 제외한 나머지 구간(1,380m)은 2014년 12월 착공하여 2016년 3월 준공할 예정이다.



[그림 2-16] 경의선숲길 현황
출처 : “서울특별시 건설,” <http://infra.seoul.go.kr>

[표 2-13] 경의선숲길의 조성과정

연도	조성과정
2006년 10월	경의선(용산~문산) 복선전철건설공사 실시계획승인(국토해양부)
2007년 5월	협약서 체결(철도시설공단↔마포구)
2008년 12월 ~ 2009년 09월	경의선 기본조사 및 기본계획 연구용역
2009년 11월	경의선 공원조성 추진계획 수립(시장방침 제536호)
2009년 12월 ~ 2011년 2월	경의선지상구간 공원조성 기본 및 실시설계 시행
2010년 12월	경의선공원조성 협약서 체결(철도도시공단↔서울시)
2011년 3월	1단계구간 착공(760m, 공덕역 ~ 서강역)
2011년 06~09월	서울특별시의회 도시관리위원회 의견청취
2011년 10월 5일	서울특별시 도시계획위원회 심의(공원결정)
2011년 12월 29일	도시계획시설(공원) 결정고시
2012년 2월 28일	1단계구간 공사완료(760m, 대흥역 ~ 공덕역)
2012년 03월	설계보완 자문회의
2012년 4월 ~ 7월	경의선포럼(3회) - 분야별 관련전문가 17명
2012년 8월~9월	1차 주민설명회(3회) - 연남동, 서교동 대상
2012년 12월 ~ 2013년 5월	기본구상변경
2013년 6월 ~ 2013년 7월	2차 주민설명회(4회)
2013년 10월 08일	2단계구간 착공식(새창고개, 연남동 구간)
2013년 12월 말	2단계구간 완공예정(새창고개, 연남동 구간)
2014년 12월	나머지 구간 착공예정(1,380m, 1단계구간, 2단계구역을 제외한 구간)
2016년 3월	나머지 구간 준공예정(1,380m, 1단계구간, 2단계구역을 제외한 구간)

출처 : “경의선숲길지기,” www.gyeonguiline.org의 자료를 수정, 보완하였음

3.2 물리적 특성

경의선숲길은 총 6.3km로 경의선의 복선화 및 지하화로 인하여 생긴 상부유휴지에 지어진 공원이다. 28개의 블록을 지나며 총 면적 195,624㎡이며 너비는 10m ~ 60m이다. 시민이 함께 만드는 길을 전략으로 갖고 있으며 공원조성에 있어서 시민참여를 통한 정원 등 시민이 직접적으로 참가한 공원이 조성되었다.

경의선숲길은 본래 경의선이 지나고 있어서 지역 간 단절이 극단적으로 나타났으나 경의선의 지하화로 만들어진 공원에서는 지역 간에 이동이 자유로워졌다. 또한 경의선숲길의 주변에는 지하철역과 복합문화시설이 위치하고 있어 휴식공간으로 활발하게 이용되고 있다.

[표 2-14] 경의선 숲길의 물리적 특성

구분	물리적 특성
길이	6.3km (홍제천~용산문화체육센터 4.4km, 경의선 및 공항철도 역사구간 1.9km)
총 면적	195,624㎡ (공원사업부지 면적 : 101,668㎡, 역사부지 면적 : 93,956㎡)
지나는 블록	28블록
총 가로지르는 거리	28개
최대 너비	60m
최소 너비	10m
주변인접자원	지하철역, 복합문화시설
시설 현황	산책로, 자전거 도로, 안개분수, 벤치, 운동시설, 편의시설, 광장
계획방향	History & Culture_지역문화의 향기가 배어나는 길 : 역사적 의미 부여, 마을정체성 반영, 지역문화 거점 Nature_자연과 도시의 일상이 어우러지는 길 : 생태인프라 확보, 생활형 녹지, 녹지축 형성 Community_시민이 함께 만들고 가꾸어 가는 길 : 거버넌스 도입, 자발적 운영·관리, 주민참여공간
공간 프로그램	다목적 오픈스페이스, 커뮤니티광장, 시민참여를 통한 정원, 산책로, 다리, 연못, 자전거도로, 안개분수광장, 잔디마당, 숲속쉼터, 만남의 광장

3.3 협력적 거버넌스

경의선숲길은 공원을 설계한 회사인 동심원이 공원계획방향 중 하나를 ‘시민이 함께 만들고 가꾸어 가는 길’로 제시하면서 공원에 거버넌스를 도입하고, 주민참여공간을 조성하며, 자발적인 운영·관리하도록 유도하고 있다. 동심원에서 근무하는 황주상이 경의선숲길 공원을 관리 운영하는 민·관 거버넌스인 경의선 숲길지기²⁷⁾를 제안하며 2014년 4월 5일 처음으로 모이게 되었다.

경의선숲길지기는 마을주민들에게 경의선숲길에 대해서 알리기 위해 노력하고 있으며, 주민설명회 및 간담회, 주민과의 인터뷰, 서울시에 주민참여예산 신청, 주민참여 프로그램 시행 등의 활동을 하고 있다. 또한 대학생들과 홍보, 프로그램, 아카이빙, 컨퍼런스에 관한 방안을 찾고 있다.

경의선숲길에서 나타나는 거버넌스는 주민들이 참여하는 식목행사, ‘하얀나비 프로젝트’와 같은 공공미술 프로젝트, ‘연남동 경의선 공원 커뮤니티 함께 만들어요’ 모임 등 주민참여 프로그램에 주력하는 특징을 갖는다. 또한 경의선숲

27) “경의선숲길지기,” <http://www.gyeonguiline.org> 참조

길지기는 경의선숲길알리기, 예산확보, 마을커뮤니티 활성화에 성과를 보이고 있다.

경의선숲길은 행정가, 공원전문가, 주민, 시민단체, 대학생 등이 어우러지며 협력적 거버넌스 구축에 성공하였지만 경의선숲길지기는 경의선숲길 1단계구간(대흥역~공덕역)이 2012년 완공되어진 후에 만들어졌다. 전반적인 경의선 숲길에 대한 계획과 설계가 완성된 후이기 때문에 설계에 대하여 주민의 의견이 소극적으로 반영될 수 밖에 없는 상황이다. 또한 경의선숲길이 이미 완성되어진 1단계구간 조성에 있어는 참여적 프로세스가 일어날 수 없었다는 시기상의 한계점을 갖는다.

[표 2-15] 경의선 숲길 참여자

구분		참여자
협력 행정 그룹		서울시 공원조성과, 마포구 공원녹지과, 마포구 문화관광과, 마포구 지역경제과, 마포구 자치행정과, 각 동별 주민센터
전문가 단체		동심원 조경(경의선 숲길 조경 담당 업체), 생명의 숲, 서울 그린트러스트
동별 지역 주민 조직 및 지역 활동가	연남동	일상예술창작센터, 문화연대, 그루밀 스튜디오 등을 비롯한 인근 주민
	창전동	인근의 카페 및 음식점 사장, 인근 거주 예술가
	대흥동	대흥동 공원 구간 인근 주민, 대흥동 주민자치회
	염리동	‘늘장’의 청년 활동가, 서울디자인 고등학교 학생들
	공덕동	브라운스톤, 부르지오의 부녀회
	신수동	서강대 학생들
	늘장	마포에 위치한 주민들이 만든 공동체 벼룩시장 공덕역과 서강대역 구간 경의선 폐선부지에 위치(마포구 염리동 169-2)
그 외 청년그룹		컬쳐유니버 : 대학생 연합 문화마케팅 동아리, 하얀나비 프로젝트

자료 : “경의선숲길지기,” www.gyeonguiline.org의 자료를 수정, 보완하였음

[표 2-16] 경의선 숲길의 참여적 프로세스

일시	시민 참여 활동
2011년 3월	경의선 숲길 1단계구간 착공(760m, 공덕역 ~ 서강역)
2012년 2월 28일	경의선 숲길 1단계구간 공사완료(760m, 대흥역 ~ 공덕역)
2013년 3월	하얀나비 프로젝트 실시 : 경의선 시민참여형 공공미술 프로젝트
2013년 12월 3일 ~ 12월 4일	김장행사 : 대흥동 통장, 대흥동 사무소, 주민, ‘늘장’의 활동가 참가 김장과 경의선을 이웃과 함께 공원화 된다는 소식을 담은 소개서를 인근 노인정과 저소득 가구에 한부씩 함께 전달함
2014년 4월 5일	경의선 숲길 조성 나무심기 행사 : (사)생명의숲, 대한적십자사, 인근 주민 참가 경의선 숲길지기 첫모임
2014년 4월 13일	‘하얀나비 프로젝트’ 실시(경의선 시민참여형 공공예술 프로젝트) : 연남동 ‘따뜻한 남쪽시장’ 참가하여 소작품 83장 제작, 숲길지기 소개서 100장 배부
2014년 4월 24일	서울시청 서울시 주관 지역관광 사업 프리젠테이션 : ‘연남동 경의선 숲길 산책로’ 발표, 마포구 문화관광과 최현정 사무국장 참석
2014년 4월 25일	2015년도 주민참여예산 마포구청에 제출 : 4차(최종) 심사에서 탈락
2014년 4월 29일	연남동 코오롱 아파트 주민설명회 진행 : 서울시 공원 조성과 주관, 공원의 시설물 설치에 대한 민원 조정
2014년 5월 3일	대학 연합 문화마케팅 동아리 ‘컬쳐유니버’에 경의선 숲길지기 소개 : 10명의 대학생들과 함께 활동하게 됨
2014년 5월 8일	대흥동 의용소방대 어르신 대상 ‘주민제안 사업’의 설명 : 늘장, 공원공간을 활용한 주민 참여 활동 진행에 동의
2014년 5월 13일	연남동 주민 대상 경의선 숲길지기 안내 : 코오롱 아파트 관리 사무소장에게 주민제안사업의 참여 안내/ 경의선 숲길 지기 소개서 게시판 부착, 카페 제너럴 닥터에 경의선 숲길지기 소개서 전달
2014년 5월 14일	컬쳐유니버 친구들 회의 : 주민제안사업 아이디어 회의(늘장~대흥동 공간)
2014년 5월 21일	연남동 반상회 참석 : 친목도로, 경의선 숲길지기 소개
2014년 5월 24일	경의선 숲길지기 2차 모임
2014년 5월 27일	경의선 숲길지기 연남동, 늘장, 대흥동에 주민제안사업 제출
2014년 5월 30일	경의선 아카이빙 작업 : 마을주민과 함께 함
2014년 6월 20일	경의선 숲길지기 주민참여 예산 발표 : 서울시 공원분과 사무실
2014년 6월 25일	서강대 학생들과 홍보, 프로그램, 아카이빙, 컨퍼런스에 관한 회의
2014년 6월 30일	2014년 주민제안사업 선정자 워크숍 참가 *서울시에 870만원 지원받음
2014년 7월 16일	경의선 숲길지기 용산구간 인근 주민 인터뷰
2014년 7월 24일	경의선 숲길지기 원효로 구간 주민과 첫 간담회
2014년 7월 30일	경의선 숲길지기 3차 회의
2014년 8월 21일	‘연남동 경의선 공원 커뮤니티 함께 만들어요’ 첫 번째 모임 : 공원 설계 전문가, 서울시 담당자 발표
2014년 8월 28일	‘연남동 경의선 공원 커뮤니티 함께 만들어요’ 두 번째 모임 : 이강오 사무처장 발효, 경의선 숲길지기 제안자 황주상 발표
2014년 9월 18일	민·관 거버넌스 공원 조성 및 관리에 대한 정책 제안 논의
2014년 9월 25일	‘연남동 경의선 공원 커뮤니티 함께 만들어요’ 세 번째 모임 : 연남동 지역주민 10명 발표
2014년 10월 16일	연남동 숲길 커뮤니티_연남동 경의선 공원 커뮤니티 함께 만들어요 : 경의선 공원을 문화공간으로 만들기 위한 간담회
~ 현재	홍보 및 간담회, 주민참여 프로그램 시행 중

자료 : “경의선숲길지기,” www.gyeonguiline.org의 자료를 수정, 보완하였음

4.3 시사점

경의선숲길에서 시민참여는 조경설계회사의 계획전략에서 제시되었으며, 이 회사에서 근무하고 있는 황주상이 직접 경의선숲길지기 단체를 이끌고 있다는 점에서 시사점을 갖는다. 경의선숲길지기는 주민들과 밀접한 관계를 맺으며 경의선숲길이 자발적으로 운영 및 관리가 가능하도록 유도하고 있다.

경의선숲길은 다양한 주민참여 프로그램으로 인해 운영 및 관리에 있어서는 성공한 것처럼 보인다. 하지만 경의선숲길지기는 경의선숲길 1단계구간이 완공된 후에 만들어졌으며, 경의선숲길 전반에 걸친 계획 및 설계가 대부분 이루어진 상황이다. 공원조성에 관하여 주민들과의 의견을 조율하고 있지만 시기상의 문제로 공원계획 및 설계에 있어서 주민들의 의견은 소극적으로 반영할 수 밖에 없다는 한계점을 지닌다.

제3절 종합

1. 고가도로 공원화의 의의

선형공원은 고가도로의 하부, 혹은 철거 후 고가도로 부지에 만들어 지는 경우가 일반적이다. 선형공원은 시민들의 접근이 쉽고, 이동하는 사람들 사이에 교차점을 만들기 쉽다는 장점이 있지만 고가도로를 활용한 공원의 입지적 특성은 접근을 힘들다는 단점이 있다. 하지만 고가도로의 공원화는 단순한 공원화를 넘어 세가지 의미를 갖는다.

첫째, 고가도로가 가지는 도시계획상의 가치와 역사성을 보존한다. 고가도로가 갖는 도시적 맥락과 콘텐츠는 이용하는 사람들이 고가도로의 장소성을 느낄 수 있게 한다. 고가도로의 공원화는 도시계획상의 가치와 역사성의 보존과 직결된다.

둘째, 불통의 상징이었던 도시 인프라스트럭처를 소통의 공간으로서 변모시킨다. 고가도로는 도시계획가의 일방적인 시각으로 조성되었으며, 이는 시민들에게는 일방적이고 강제적인 도시개발의 상징이다. 고가도로의 공원화는 불통의 상징이 시민들을 위한 소통의 공간으로 탈바꿈되는 의미를 갖는다. 이는 고가도로의 공원화는 사람이 자동차를 위하여 자신의 공간을 양보하였던 공간을 다시 찾아온다는 의미를 갖는다.

셋째, 고가도로의 공원화는 도시재생을 유도한다. 고가도로는 주변지역을 어둡게 하여 범죄에 취약하며 슬럼화가 일어난다. 하지만 프로미나드 플랑테, 하이라인 파크, 블루밍데일 트레일 파크 사례에서 알 수 있듯이 고가도로의 공원화는 고가주변지역의 활성화를 이끌어 경제적 발전과 도시재생을 이끌 수 있다.

2. 고가공원의 물리적 특성

고가공원은 고가도로에 조성되어지기 때문에 일반적인 선형공원과 입지적 특성이 다르다. 그로 인하여 고가공원만이 갖는 물리적 특성을 가지며, 앞선 사례에서 나타나는 특성은 다음과 같다.

첫째, 고가공원은 지역에 맞는 고가 상하부의 활용이 중요하다. 프로미나드 플랑테, 하이라인, 블루밍데일 트레일 파크의 사례에서는 고가의 상하부의 활용에 초점을 맞추고 있다. 프로미나드 플랑테에서는 고가상부를 파리 동부에서 부족한 공원으로 조성하고, 고가 하부를 그곳에서 생활하던 예술인들이 융합되어 나타날 수 있도록 비아둡 데 자르로 사용하고 있다. 또한 하이라인은 상부를 공원으로 활용할 뿐만 아니라, 방문객을 고려하여 상하부에 카페와 레스토랑을 조성하여 사람들의 이용을 유도하고 있다. 블루밍데일 트레일 파크는 상부는 주민들이 요구하는 공원으로 조성하였고, 하부는 주변 지역과 연계하여 접근로를 만드는데

주력하고 있다.

둘째, 전망하는 장소와 방법이 중요하다. 하이라인이나 블루밍데일 트레일 파크에서는 전망대를 주요 시설물로 설치하여 도시를 전망할 수 있게 하였다. 반면 프로미나드 플랑테에서는 전망대를 따로 설치하지 않았지만 사거리에 위치한 장소에서 도시를 전망할 수 있으며 이것은 대상지의 전망 확보 및 용도에 적합하다.

셋째, 장소의 특성을 활용하여 비일상적 경험을 극대화시킨다. 고가도로는 올라가는 것만으로도 비일상적인 경험이 가능할 뿐만 아니라 그 자체의 특수성을 지닌다. 하이라인과 블루밍데일 트레일 파크는 기존에 위치하고 있던 철로를 설치함으로서 비일상성을 강조하고 있다. 프로미나드 플랑테는 휴식을 위한 산책로를 설치함으로 옛 고가다리가 갖는 미를 드러내고 있다. 이것은 방문객의 비일상적인 경험을 극대화한다.

3. 고가공원조성과 시민참여

고가도로의 공원화는 조성과정에 있어서 찬반의 갈등을 일으킬 수 있으며, 공원조성은 실제로 사용하는 지역주민에 대한 고려가 필요하다. 조성 후에는 파급력으로 인하여 많은 방문객들로 인해 도시의 용도 및 구조가 바뀔 수 있기 때문에 시민참여가 중요하다. 사례를 통해 나타난 참여적 프로세스의 특징은 다음과 같다.

첫째, 기획단계에서부터 시민과의 관계구축이 필요하다. 하이라인과 블루밍데일 트레일 파크의 사례에서부터 알 수 있듯이 기획단계에서부터 시민과의 관계구축은 행정가와 전문가간의 협력을 용이하게 한다. 하지만 경의선숲길 사례에서는 일부구간이 조성 완료되고, 공원계획이 끝난 상태에서 거버넌스가 구축되었기 때문에 공원 조성에 있어서 시민의 적극적인 의사반영이 어렵다. 시민들의 의견이 공원조성에 적극적으로 반영될 수 있게 하기 위하여 기획단계에서부터 시민과의 관계구축이 필요하다.

둘째, 협력적 거버넌스 구축을 위해서는 시민, 행정가, 전문가간에 정보제공이 중요하다. 정보제공이 우선시 되지 않는 계획은 일방적으로 추진되기 쉬우며 이것은 원치 않은 공간의 조성으로 이어지기 쉽다.

셋째, 공동의사결정의 장이 필요하다. 프로미나드 플랑테에 영향을 끼친 퇴의협의개발지구(ZAC Reuilly)는 지역주민 의견 수립절차를 위하여 지역주민과 면담을 실시해야할 뿐만 아니라 계획도면의 전시 등을 통하여 주민의견을 수렴한다. 하이라인 파크는 이보다 밀접한 형태로 지속적인 회의를 통하여 정기적으로 공원 조성에 시민과 전문가, 공무원이 참여할 수 있게 하였다. 블루밍데일 트레일 파크는 공동의사결정의 장에 대한 결과물로 공원 프로젝트를 추진하였다. 공동의사결정의 장이 제공되어야 소통이 활발히 일어날 수 있고, 이것은 협력적 거버넌스를 더욱 단단하게 만든다.

넷째, 리더쉽을 가진 주체가 필요하다. 퇴의협의개발지구(ZAC Reuilly)에서는 건축가 롤랑 슈베트제(Roland Schweitzer)가 건축코디네이터로서의 역할을 하였으며, 그는 조화로운 계획을 실현한 것으로 평가받고 있다. 하이라인에서는 공원조성의 주력 인물인 조슈아 데이비드와 로버트 해먼드가 포함된 하이라인 친구들이 주체가 되었으며, 블루밍데일 트레일 파크에서는 블루밍데일 트레일 친구들이 주체가 되어 활동하고 있다. 또한 우리나라에서는 조경설계회사에서 근무하는 황주상이 주체가 되어 경의선숲길지기를 이끌고 있다. 리더쉽을 가진 주체는 협력적 거버넌스의 작동을 이끈다.

제3장 대상지 분석

제1절 서울역 고가의 역사적 맥락

1. 1960년대 서울 도시기본계획

서울은 1960대 이후 급격한 인구의 증가로 인해 도시 문제가 급격하게 증가하였다. 휴전 직후 1954년 124만 명이었던 서울인구는 일자리를 찾아 몰려든 사람들로 인해 1960년 244만 명으로 늘었고, 1965년 347만 명까지 상승하였다. 10년 사이에 세배 가량 인구가 늘어나자 이를 수용하기 위한 도시 기반시설이 필요하게 되었다. 인구급증으로 인해 생겨난 문제 중 교통의 문제가 가장 두드러지게 나타났다.

당시 이용할 수 있었던 유일한 대중교통인 버스는 출퇴근 및 통학시간에 항상 만원이었다. 이러한 현상을 해결하기 위하여 서울시에서는 추가적인 버스노선을 개설하였으나, 지속적인 교통난이 지속되자 1960년대 서울시는 도시계획제도를 도입하였고, 도시기본계획을 수립하였다.

도시기본계획의 목표는 다양한 도시문제를 해결하고, 급증하는 인구에 대응하기 위한 종합적인 관점에서 도시계획을 수립하였다. 1966년 서울시는 최초로 도시계획을 수립하였으며 이것은 20년 후를 목표기간으로 하였다. 당시 도시계획에서는 장래인구를 500만으로 설정하였다. 이때 중요시되었던 교통문제의 해결을 위하여 서울시에서는 방사환상형의 교통망을 제시하였다. 또한 도심부의 재개발 및 현대화를 위하여 고가도로, 육교, 지하보도 등 입체적인 방안을 고안하였다.

2. 르 꼬르뷔제의 입체도시

우리나라뿐만 아니라 유럽국가 또한 산업화로 인하여 도시는 급격한 발전하게 되었고, 각종 도시 문제가 발생하게 되었다. 이에 따른 해결책으로 르 꼬르뷔제는

빛나는 도시(Ville Radieuse)를 주창하였다. 또한 르 꼬르뷔제는 <300만 주민을 위한 현대도시> 도시계획안을 발표하기도 하였다. 그가 제안한 입체적인 도시 활용은 초고층건물을 세움으로 인해 생겨난 도시 공간에 녹지 조성하고, 자동차 위주를 통한 가로망 계획을 통하여 도시효율의 향상을 꾀하는 것이다. 이 계획에서 인도와 차도의 분리를 위하여 필로티로 건물을 띄워 도로를 내는 등 다양한 입체적인 방안을 고안하였다. 이러한 제안들은 실제로 실현되지는 못하였으나 루드비히 힐버자이머(Ludwig Hilberseimer)가 1924년 발표한 ‘수직도시(Virtical City)’에서 나타났고, 자동차 중심의 도로 개발을 추구하던 도시에 영향을 끼쳤다. 이러한 시대적 상황은 입체적 도로 개발을 촉발시켰다.

3. 1960년대 교통 인프라스트럭처 개발

6.25 이후 도시의 경제적, 기반적 발전을 위하여 우리나라는 건설을 최우선으로 삼았다. 1966년에 취임한 김현옥 서울시장은 ‘돌격건설’이라는 구호 안에 서울시의 건설에 힘을 쏟았다. 1960년대는 도시 인프라 구축에 역점을 둔 시기로 오늘날 서울의 도시기반시설 및 시가지의 골격이 형성된 시기였다.²⁸⁾

당시 서울시는 특히 교통 인프라스트럭처 구축에 집중하였다. 도심 가로망 확보에 중점을 두었을 뿐만 아니라 교통난 해소를 위하여 고가도로를 대거 건설하였고, 육교, 하천복개도로, 지하도 건설에 집중하였다.

서울시는 교통난을 해소하기 위한 방법으로 1966년 고가도로 건설계획을 내놓았다. 고가도로 건설은 시내와 도심을 통과하는 도로를 분리하자는 의견에 힘을 받았다. 고가도로 건설의 구체화는 건축가 김수근에 의하여 이루어졌다.

28) 권영덕외 2인, 『1960년대 서울시 확장기 도시계획 연구』 (서울: 서울연구원, 2012), p.12



[그림 3-1] 청계로 “스카이웨이”
출처 : 서울역사박물관(2014)

서울시는 1967년 건설부에 제출한 ‘서울시 고가고속도로 건설 사업 계획’에서 통과 교통 흡수, 교통 시간 단축을 통한 교통난 해소와 도심 과밀화 방지, 도시악 제거 등의 다섯 가지 효과를 고가도로 건설의 이유로 들었다.²⁹⁾

고가도로는 개통을 기점으로 서울의 대표 상징물이자, 홍보물이 되었다. 또한 청계고가도로를 시작으로 고가도로 건설의 붐이 일기 시작하였다. 1960년대에는 13개, 1970년에는 총 35개, 1980년대에는 12개, 1990년대에는 29개의 고가도로가 서울시에 건설되어졌다. 고가도로는 주로 강북에 지어졌으며, 원활한 교통을 위해서는 도로를 넓히는 것이 방안이었으나 토지 매입의 어려움으로 인하여 고가도로가 그 해결책으로 사용되어졌다. 그에 반해 강남지역은 도시계획에 의해서 만들어졌기 때문에 상대적으로 고가도로가 적게 건설되었다.

29) 김기호외 2인, 『안녕! 고가도로』 (서울: 서울역사박물관, 2014), p.66

4. 서울의 랜드마크로서의 고가도로

고가도로의 등장은 서울 개발의 상징으로 떠올랐기 때문에 서울시민들에게 개통과 동시에 큰 반향을 일으켰다. 고가도로는 국가홍보물, 뉴스의 배경에 주로 등장하였으며, 가요의 배경으로 떠오르면서 더욱 부각되어졌다. 삼각지 입체교차로는 배호의 노래였던 ‘돌아가는 삼각지’의 배경이 되었으며, 배호의 노래는 가요 톱텐에서 22주 연속 1위를 차지하며 전국민의 사랑을 받았다. 또한 가수 패티김의 뮤직비디오에도 등장을 하였으며, 이는 한국의 기술력 발전과 도시 발전의 상징이 되었다.

5. 고가도로 철거의 시작

88올림픽 이후 서울은 급격한 발전을 이룩하였으며 강남지역의 도시 개발은 강북의 과중했던 인구를 분산시키는 것에 성공하였다. 전철의 개발 및 노선 확장, 버스전용차로, 대중교통환승혜택 등 대중교통 장려를 위한 정책들은 도심의 차량 감소에 성공하였다.

자동차 위주의 교통정책에서 사람 중심의 교통정책의 변화와 고가도로의 통행량은 급격한 감소는 필요에 관한 논란을 일으켰다. 2000년대에 들어서면서 한국은 많은 발전을 이룩하였으며 시민의식의 향상과 환경의 질 또한 향상되었다. 고가도로는 주변지역을 어둡게 만들어 범죄에 취약하며, 주변 지역 슬럼화에 일조하였다. 그와 동시에 고가도로 철거 이후 교통 문제가 발생하지 않았으며 주변지역이 발전하게 되는 사례가 늘어남에 따라 고가도로를 철거하자는 의견이 늘어났다. 서울시는 2009년 고가도로 연차별 철거 계획을 발표하였다. 현재 110개의 고가도로 중 17개의 고가도로가 철거되었으며, 철거된 고가도로로는 아현고가도로, 청계고가도로, 신설고가도로, 노량진고가도로, 문래고가도로, 화양고가도로, 홍제고가도로 등이 있다. 서울시에서는 도로 교통에 큰 영향을 주지 않는 고가를

선정하여 추가로 철거를 진행 예정이다,

6. 서울역 고가도로와 서울

서울역 고가도로는 서울역을 동서로 가로지르는 고가도로로 1970년에 준공식을 하였고, 44년의 역사를 갖고 있다. 현재 서부의 만리동, 중림동과 동부의 회연동, 남대문시장, 명동을 잇는 고가는 현재 남대문 시장의 물류 조달 및 교통량 조절의 역할을 하고 있다. 서울역 고가도로는 오랜 시간 서울시 도시개발과 경제 성장의 상징으로 작동하고 있다.

2000년대 이후 서울시 교통체계의 발전은 고가차도의 기능을 상실하게 하였으며, 오래된 고가차도의 미관은 주변 지역의 슬럼화를 촉진시켰다. 이는 서울시의 고가차도 철거 사업을 가속화시켰다.

하지만 서울시는 서울역 고가도로의 역사성과 주변 역사문화 자원의 가능성을 주목하며 공원화를 추진하고 있다. 이 사업을 추진함에 있어서 찬반 의견이 대립하고 있기 때문에 관, 전문가, 주민, 시민들 간의 소통이 중요성이 대두되고 있다.

제2절 계획여건 분석

1. 대상지 위치 및 일반 개요



[그림 3-2] 대상지 위치

계획의 대상지인 서울역 고가도로 본선은 1970년에 조성되어졌으며 서울시 중구 회현동, 중림동, 서계동, 만리동에 위치한다. 램프-A교는 2004년 철거되었으며, 2000년 건설된 램프-B교와 램프-D교가 남아있다. 고가도로의 길이는 1138.48m이며 면적은 8,300㎡, 고가도로 최고 높이는 17m이다. 2004년 서울역 고가 램프-A교를 철거하였고, 2006년 12월 정밀안전진단을 실시한 결과 D등급을 진단받으며 철거 후 신설 계획을 세웠으나 예산부족으로 인하여 미루어지던 중 2014년 서울시에서는 고가도로 공원화 의사를 밝혔다. 서울역 고가도로는 남산공원, 서소문공원, 용산공원, 구서울역사 등의 역사문화자원과 인접하고 있다.



[그림 3-3] 대상지 개요

[표 3-1] 대상지의 일반적 사항

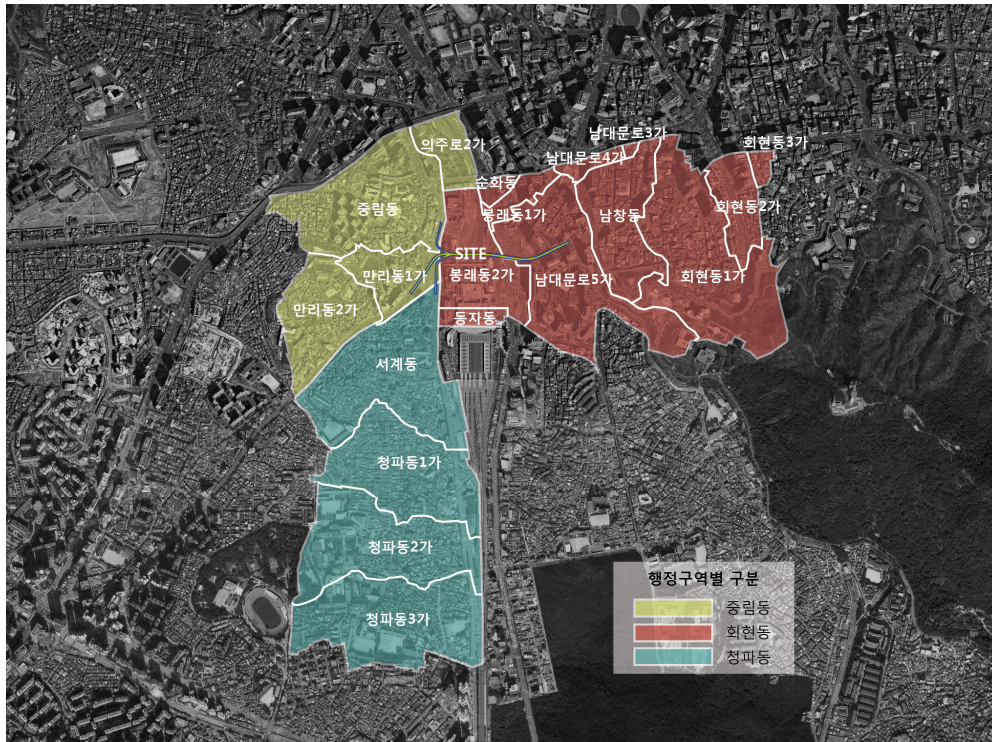
구분	내용
위치	서울시 중구 남대문5가(퇴계로) ~ 봉래동 2가(서울역) ~ 만리동1가(만리재길)
규모	본 선 B=10.3m, L=685.5m 램프-B B=5.65m, L=113m 램프-D B=5.65m, L=140m
총 연장	938.5m
면적	8,300㎡
최고높이	17m
특이사항	2004년 고가 진출 A램프 철거, 2006년 정밀안전진단결과 D등급 판정

[표 3-2] 서울역 고가도로 연혁

일시	내용
1970년	서울역 고가 본선, A램프 준공
2000년	서울역 고가 B램프, D램프 준공
2004년	서울역 고가 A진출 램프 철거
2006년 12월	정밀안전진단 실시 (안전성 평가 D등급)
2007년 3월 21일	고가도로 관리계획 보고 : 철거 후 재시공 결정
2008년 5월 2일	서울역 고가도로 철거 및 주변 개선 계획 : 현 고가도로는 철거, 철도횡단구간 대체 교량 설치
2008년 12월 1일	서울역 고가도로 철거 및 주변도로 개선사업 기본 및 실시설계 용역 착수
2009년 12월 14일	서울역 고가도로 철거시기 발표(서울시 방침 : 2012년 철거)
2010년 1월 21일	서울역 고가도로 철거 및 주변 개선 계획 연기 (준공일 변경 : '10. 02. 01 -> ' 11. 02. 01)
2011년 5월 17일	서울역 고가도로 철거 및 주변 개선 계획 연기 (준공일 변경 : '11. 05. 31 -> ' 11. 12. 31)
2011년 12월 13일	서울역 고가도로 과업연기 (준공일 변경: '11. 12. 31 -> '12. 02. 28)
2011년 6월 10일 ~2012년 2월 27일	서울역고가 정밀안전진단 실시(안전성 평가 D등급)
~	서울역 고가도로 철거 및 주변 개선 계획 연기
2014년 6월 4일	서울역고가 하이라인 파크 조성계획 추진

2. 대상지 광역적 분석

2.1 대상지 행정구역별 현황



[그림 3-4] 대상지 행정구역별 구분

대상지에 인접한 행정구역은 중림동, 회현동, 청파동이 있다. 행정동인 중림동은 서울역 고가 본선과 B램프가 인접한 법정동인 중림동과 만리동1가가 위치하며, 서울역 고가 본선은 회현동의 법정동인 봉래동2가, 남대문로5가를 지난다. 또한 D램프는 청파동의 법정동인 서계동과 인접하여 있다.

중림동(총면적 0.48km², 전체인구 9,678명), 회현동(총면적 0.84km², 전체인구 6,526명) 청파동(총면적 0.91km², 전체인구 23,105명)은 2013년 우리나라의 인구밀도(명/km²)가 501명³⁰⁾이었던 것을 고려하면 인구밀도가 매우 높게 나타나고 있다.

30) “통계청 e-나라지표,” <http://www.index.go.kr> 를 참조하였음

[표 3-3] 행정구역별 일반현황

행정구역	면적	인구	통반조직	법정동명
중림동	0.48km ²	9,678명	20개통, 153개반	만리동1·2가, 의주로2가, 중림동
회현동	0.84km ²	6,526명	16개통 93개반	회현동1·2가 일부, 회현동 3가 전역, 봉래동1가 일부 및 봉래동2가 전역, 남창동 전역, 순화동 일부, 남대문로 3·4가 일부, 남대문로5가 전역, 동자동 일부
청파동	0.91km ²	23,105명	31개통 246개반	서계동, 청파동1·2·3가

출처: “서울통계홈페이지,” <http://stat.seoul.go.kr> 2014년 3/4분기 참조

회현동의 전체인구 대비 64세 이상 인구수가 높게 나타나며 평균연령 48.9세로 중림동과 청파동에 비해 비약적으로 높게 나타나고 있다.

[표 3-4] 행정구역별 인구현황

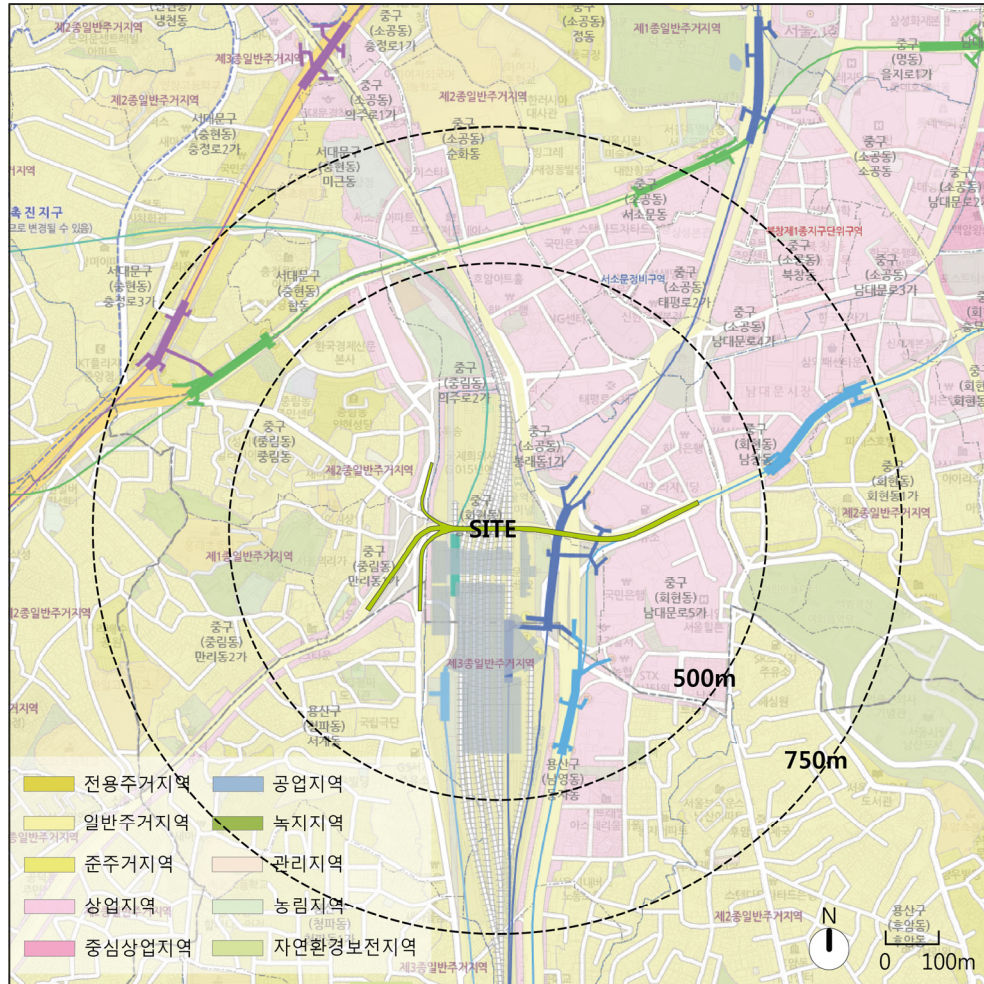
행정구역	전체인구	65세 이상 인구	평균연령	등록외국인 현황
중림동	9,678명	1,560명	43.2세	275명
회현동	6,526명	1,277명	48.9세	674명
청파동	23,105명	2,954명	40.8세	970명

출처: “서울통계홈페이지,” <http://stat.seoul.go.kr> 2014년 3/4분기 참조

중림동의 동명은 조선시대 지명인 반석방 약전중동의 ‘중’자와 한림동의 ‘림’자를 합성한 데서 유래되었고, 회현동의 동명은 이 일대에 어진 사람들이 많이 모여 살았던 데서 유래되었으며, 청파동의 동명은 고려시대와 조선시대에 서울과 삼남지방을 연결하는 청파역(靑坡驛)이 있던 데서 유래되었다.³¹⁾

31) “서울시사편찬위원회 자료실,” <http://historylib.seoul.go.kr>

2.2 용도지역

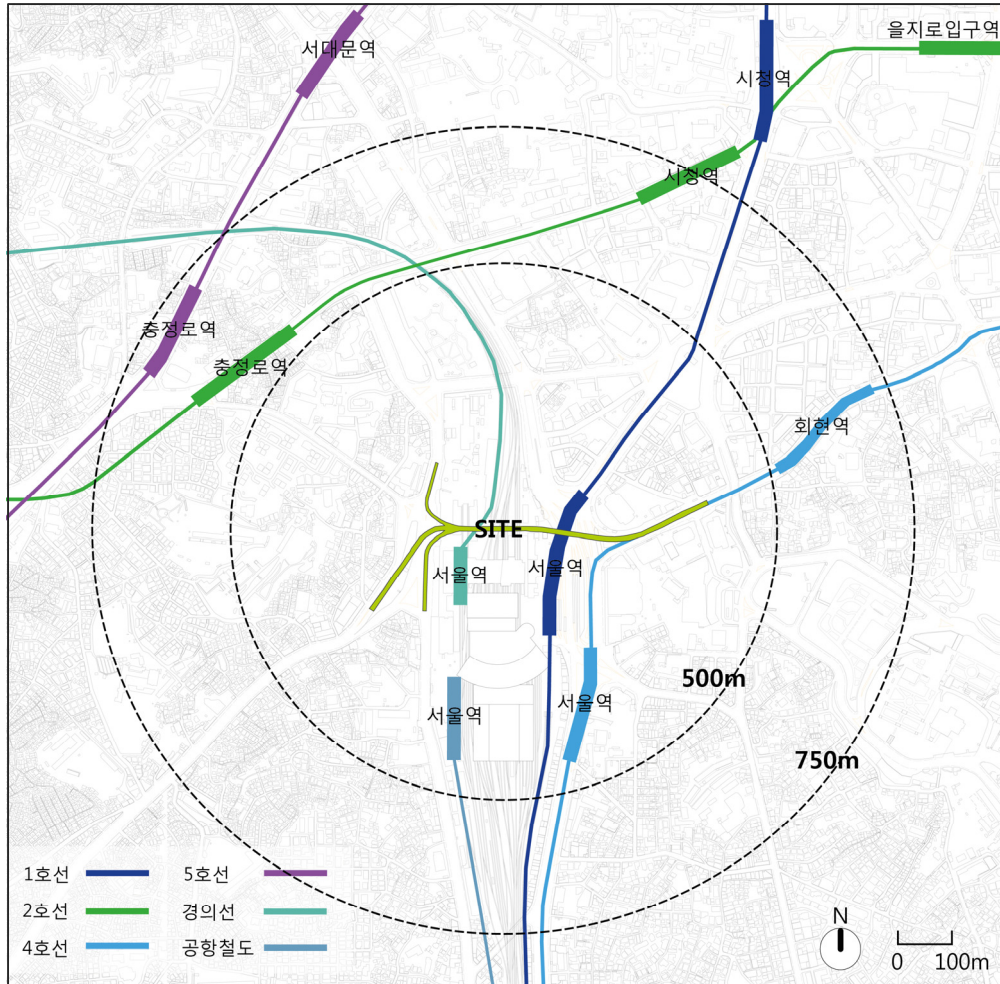


[그림 3-5] 용도지역현황

대상지의 용도지역은 서울역의 동쪽으로 남대문시장, 명동이 위치함에 따라 상업지역이 두드러지게 나타나며, 서울역 서쪽에 위치한 서대문구, 중구, 용산구는 일반 주거지역이 우세하게 나타난다. 서울역 서쪽 고가도로 주변으로 상업지역이 띠처럼 형성되어 있다.

서울역을 기점으로 동부는 상업지역으로 지정이 되고, 서부는 일반주거지역으로 지정이 되어 상대적으로 개발이 일어나기 힘든 상황임을 알 수 있다. 대상지의 공원화시에 동서의 균등한 개발이 일어날 수 있도록 유도하여야 한다.

2.3 지하철 현황



[그림 3-6] 지하철 현황

서울역에는 1호선, 경의선, 4호선, 공항철도가 지나가며 주변에는 충정로역, 회현역, 시청역, 서대문역이 위치하고 있어 대상지에 접근하기 쉽다.

서울역은 2013년도 일평균 승하차인원은 138,804명으로 서울시 내 지하철 중 강남, 잠실, 신림에 이어 4위이다.³²⁾ 이를 통해 많은 사람들이 지하철을 통해 서울역으로 진입하는 것을 알 수 있다.

32) “서울도시철도공사,” www.smrt.co.kr 2013년 1~12월 수송실적을 참조하였음

2.4 공원녹지 현황



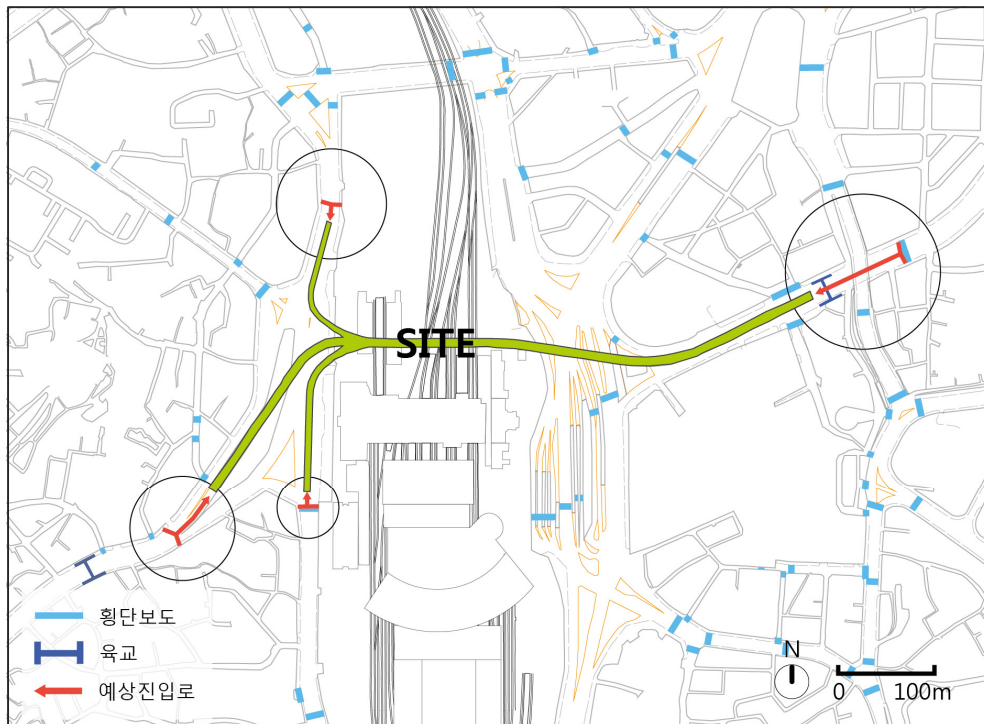
[그림 3-7] 공원녹지 현황

대상지 주변에는 서소문근린공원, 손기정체육공원, 청파 어린이 공원들이 산발적으로 위치하고 있다. 하지만 철도로 인하여 동서가 나뉘어 있어서 녹지간의 연결성은 떨어진다. 또한 서울역 북부의 공원녹지는 시청 앞 광장, 덕수궁, 배재공원, 송례문 광장이 위치하며 이 공원녹지는 역사문화자원이라는 특징을 갖고 있다.

서울역 고가도로 공원화시에 공원녹지간의 연결에 대한 계획이 필요한 상황이며 주변 녹지의 역사성을 또한 고려하여야 한다.

3. 대상지 물리적 여건 분석

3.1 접근성 분석

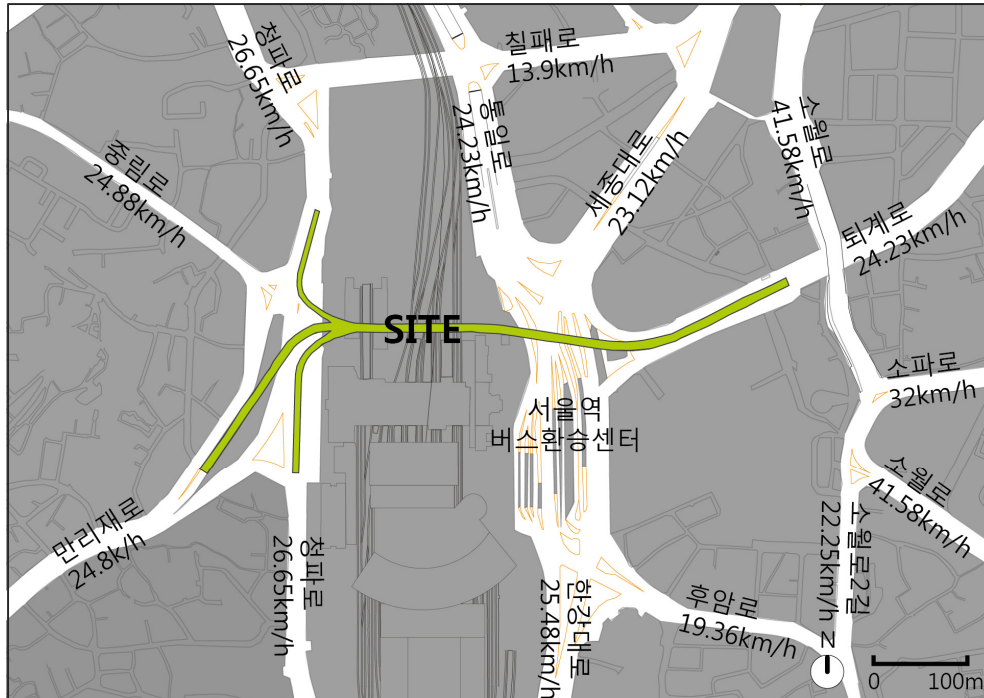


[그림 3-8] 접근성 분석

서울역 주변에 위치하여 있는 각 블록 간에 떨어져 있는 경우가 많아 횡단보도가 다수 설치되어 있고, 육교 또한 위치하고 있다.

서울역 고가로의 예상 진입로는 횡단보도를 접한 곳이 될 가능성이 가장 높다. 블록과 고가도로가 접한 곳을 통해 진입 할 수 있을 것으로 보아 고가도로 진입에 대한 접근성은 다소 낮은 것을 알 수 있다. 이를 극복하기 위하여 엘리베이터, 램프, 주변 건축물을 활용한 입체적인 진입로 계획이 필요하다.

3.2 도로망 및 가로별 통행속도



[그림 3-9] 도로망 및 일평균 차량 통행속도

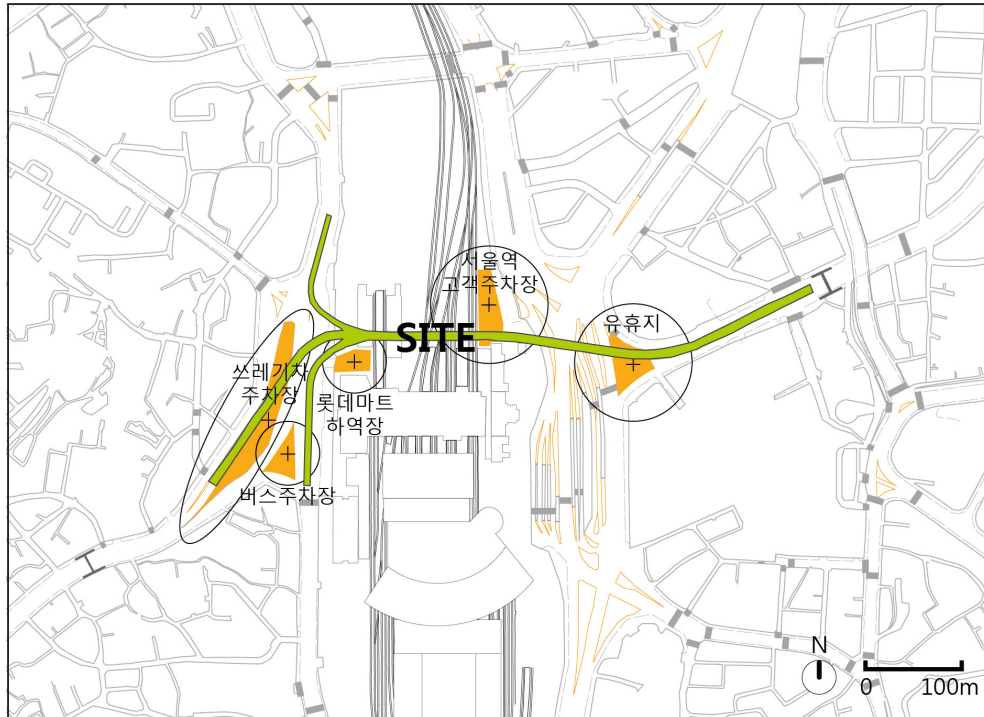
대상지는 중림로, 만지래로, 철과로, 한강대로, 통일로, 세종대로, 퇴계로 등으로 둘러 쌓여있다. 또한 동서간의 도로망 단절을 서울역 고가도로가 연결시켜주는 역할을 하고 있다.

서울시 도심 평균통행속도는 18.7km/h로 서울역 주변의 가로망은 철과로 13.9km/h를 제외하고는 꽤적하게 나타난다.³³⁾

서울역 고가도로의 공원화시에는 교통 체계의 변화가 따르기 때문에 일부구간 공원화에 대한 고려가 필요하다.

33) 서울특별시 도시교통본부, 『2013년도 서울시 차량통행속도』, (서울: 서울특별시 도시교통본부, 2013) 2013년도 서울시 차량통행속도 자료를 활용하여 작성하였음

3.3 가용지 분석



[그림 3-10] 가용지 분석

서울역 고가도로 인근 활용가능한 가용지로는 유흥지, 버스주차장, 쓰레기차 주차장, 서울역 고객주차장, 롯데마트 하역장 등이 있다.



[그림 3-11]
쓰레기차 주차장



[그림 3-12]
롯데마트 하역장



[그림 3-13]
서울역 고객주차장

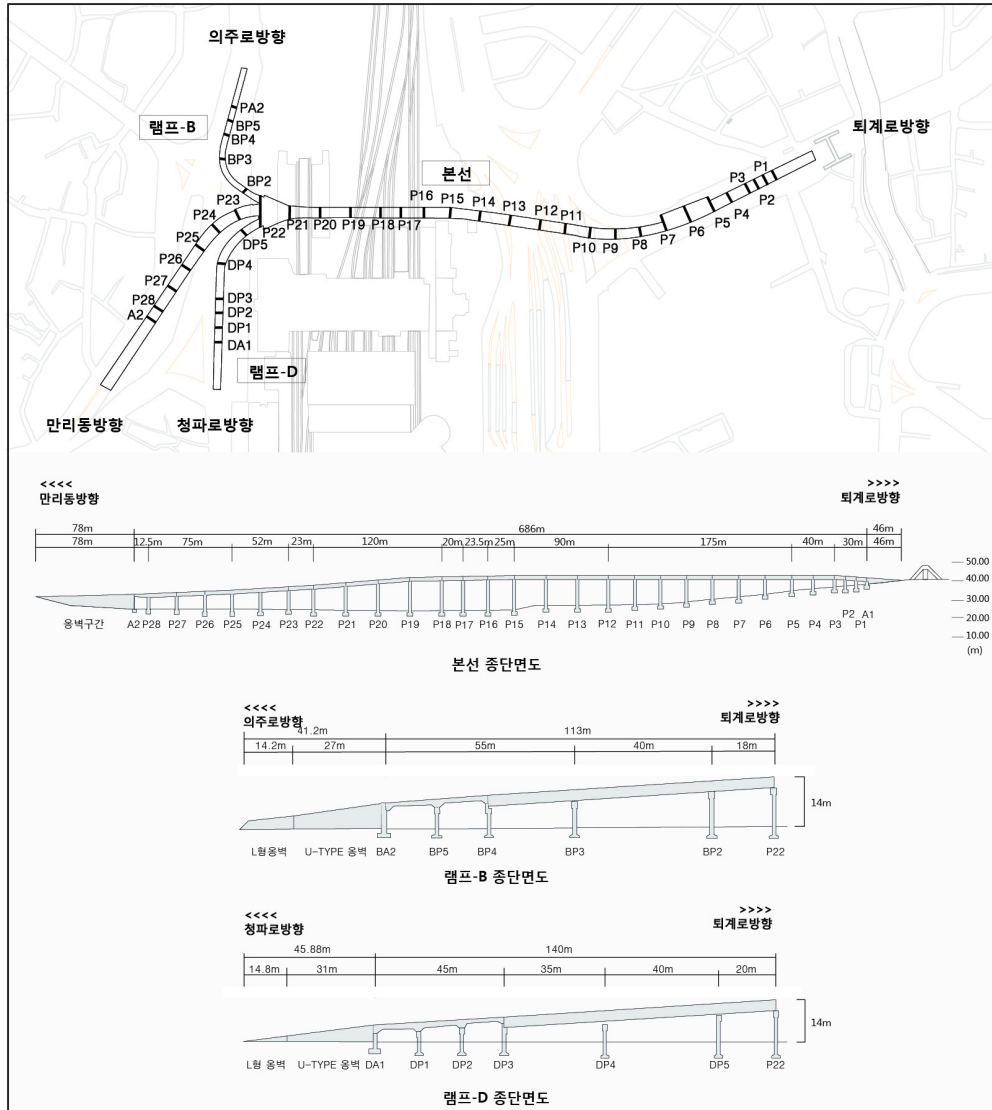


[그림 3-14]
유흥지



[그림 3-15] 버스주차장

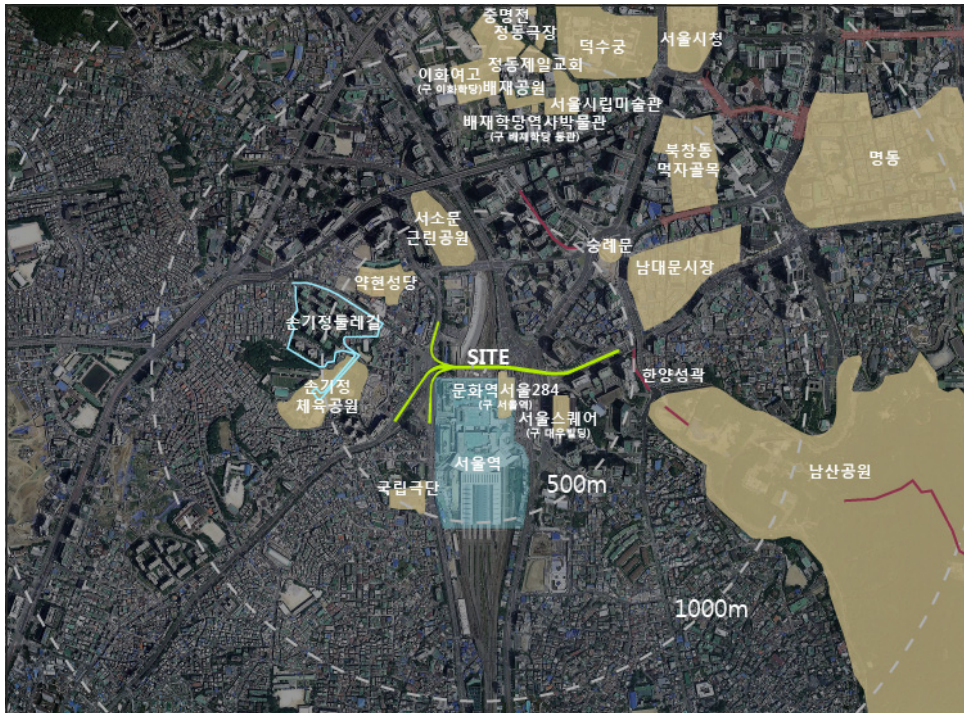
3.4 구조물 분석



[그림 3-16] 고가도로 구조물분석

서울역 고가도로 본선은 각 끝에 옹벽구간 만리동방향 78m, 남대문시장방향 46m 위치하고 있다. 총길이 686m, 지하로 지하철 1호선과 4호선, 서울역 앞 지하 보도가 지난다.

4. 대상지 주변 역사문화자원



[그림 3-17] 대상지 주변 역사문화자원

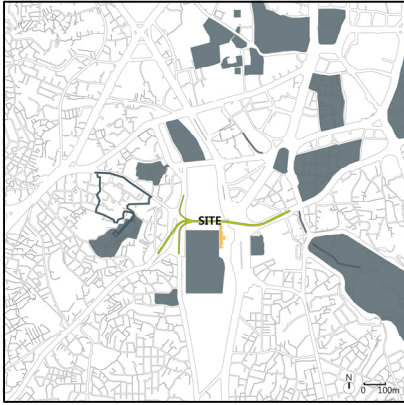
서울역 고가도로는 서울역사 위를 지나며 역세권이라는 특수성을 가진다. 서울역은 유동인구가 많으며 주변에 상권이 발달하였다. 서울역 고가도로로부터 도보 16분 거리인 1km 안에 구 서울역사, 서울역, 서울스퀘어, 약현성당, 손기정 체육공원, 서소문근린공원, 국립극단, 한양성곽, 남대문시장, 숭례문, 남산공원 등 많은 역사문화자원들이 위치하고 있다.

서울역 고가도로의 공원화시에 서울역 고가공원, 명동, 남대문시장까지 이어지는 문화코리더 조성을 위한 계획이 필요하며, 고가공원과 국립극단, 서울시립미술관, 정동극장을 연계한 예술프로그램 도입이 가능하다. 고가공원 계획시에 서울역의 랜드마크인 서울스퀘어의 미디어파사드를 활용할 수 있다.

[표 3-5] 대상지 주변 역사문화자원 현황

역사문화자원	조성시기	용도	특징	비고
문화역서울284 (구 서울역사)	1925년	복합문화 공간	근대건축유산	노숙자의 서울역 광장 점유
서울역	1988년	역사	서울의 관문	노숙자의 서울역 광장 점유
서소문근린공원	1973년	공원	천주교인들의 순교 장소	노숙자의 점유 서소문밖형장(조선시대조성)
약현성당	1893년	성당	최고의 서양식 벽돌 건물	화재 후 복원
손기정체육공원	1987년	공원	손기정선수를 기념하기 위해 조성	손기정 기념관 위치 우승으로 받은 월계수 식 재
손기정 둘레길	2014년	길	손기정선수를 기념하기 위해 조성	손기정 벽화
국립극단	2010년	극장	1950년 설립된 유서 깊은 극단	
서울스퀘어 (구 대우빌딩)	1977년	오피스 빌딩	서울역의 랜드마크	미디어 파사드를 활용한 비주얼 아트
남산공원	1882년	공원	서울의 대표 공원	한양의 안산
남대문시장	1414년	재래시장	대표적 재래시장	
승례문	1398년	한양도성 의 남대문	한양의 남문	화재 후 복원
북창동 먹자골목	1980년대	먹자골목	식당가	관광특구
명동	일제강점 기	패션,문화 공간	서울의 대표 쇼핑가	
서울시청	1926년 (구 서울청사)	시청	구 서울청사 : 근대건축물, 등록문화재 시청 앞 광장 : 민족 정기와 표현의 상징	
덕수궁	임진왜란 이전	궁	조선의 궁으로 사용됨 근대건축물 석조전 위치	석조전은 국립현대미술관 으로 사용되고 있음
중명전	1901년	궁	황실도서관, 헤이그 특사 를 접견한 장소, 을사조 약이 체결된 장소, 고종 의 집무실	2007년 덕수궁에 편입됨
서울시립미술관 : 서소문본관	2002년	미술관	시립미술관	1988년 최초로 개관 경성재판소를 개조함
정동제일교회	1887년	교회	종교적, 문화적, 역사적, 건축사적 의미를 가짐	
이화여자고등학교 (구 이화학당)	1886년	학교	조선 최초의 여성교육기관	유관순기념관, 심슨기념 관, 유관순이 빨래하던 우 물터 위치
배재학당 역사박물관 (구 배재학당 동관)	1916년	박물관	최초의 근대식 중등교육기관	서울시 기념물 제16호
배재공원	1989년	공원	계몽운동의 장소	배재학당터, 독립운동가 남궁억집터 위치
정동극장	1908년	극장	대표적 극장	원각사 복원의 의미 담음
한양성곽	1390년대	성곽	한양의 성곽	

4.1 문화역서울284(구 서울역사)



[그림 3-18] 문화역서울284 위치

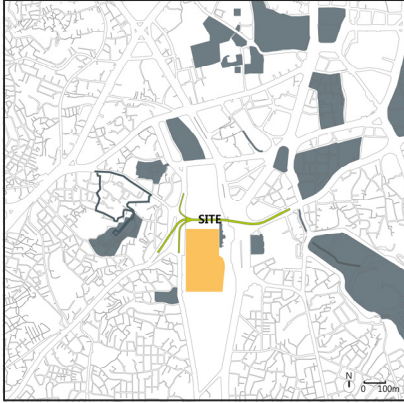


[그림 3-19] 문화역서울284 전경

구 서울역사는 1900년 7월 염천교 부근 목조건물인 남대문정거장역에서 시작하였다. 1925년 9월 남만주철도주식회사가 남대문정거장역 부지에 르네상스식 건축물을 신축하였다. 6.25 전쟁을 겪었으며 1974년 지하철 1호선 개통으로 인하여 철도와 대중교통의 융합으로 중심성이 강화되었다. 1970년대 강남지역개발과 강남고속버스터미널 건설은 서울역의 역할을 축소시켰다. 근현대사를 담고 있는 구 서울역사는 1981년 9월에 사적 284호로 지정되었다. 또한 1990년대 ‘마이카(my car) 시대’에 자가용의 이용률 상승으로 인하여 주요교통수단이었던 철도의 위상이 낮아졌다. 구 서울역사는 2004년 KTX도입으로 인한 신역사 조성으로 인해 기능을 잃었다. 이로 인해 노숙자들이 구 서울역을 점유하기 시작하였고, 구 서울역 주변이 황폐화되었다. 구 서울역의 문화재적 가치 회복과 근대 문화재의 문화공간화를 위하여 2009년 7월부터 3년간 건축물을 복원사업을 시행하였고, 현재 문화역서울 284라고 이름붙이고 복합문화공간으로 활용하고 있다.

구 서울역사는 연구대상지인 서울역 고가도로와 가장 인접한 근대문화재이자, 문화공간으로 공원화 되는 교통인프라스트럭처인 서울역 고가도로와의 연계가 가능하다.

4.2 서울역



[그림 3-20] 서울역 위치



[그림 3-21] 서울역 전경

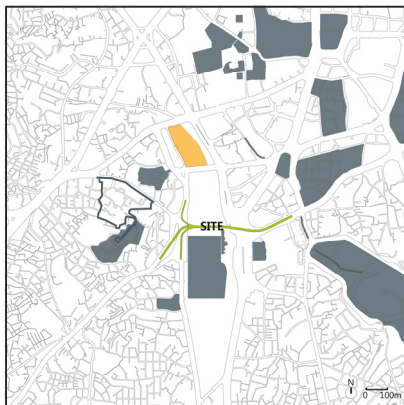
서울역은 서울의 관문으로 서울의 도시발전과 함께 해왔다. 또한 과학기술의 발달에 따라 KTX를 들이고, 서울역에서 인천국제공항으로 이어지는 공항철도를 개통하였으며 민자역사를 준공하는 등 한국 교통산업의 허브중 하나이다. 과거에는 장거리 열차인 경부선, 장항선, 전라선, 호남선 등을 운영하였으나, KTX개통 후 장항선, 전라선, 호남선은 용산역에서 출발하게 되었다.

서울역은 서울에서 역사 중 가장 이용률이 높은 역으로 서울역사 위로 서울역 고가도로가 위치하므로 고가도로 공원화시에 많은 인구가 방문할 가능성이 있다. 또한 서울역 광장과 서울역 전반에는 노숙자들이 대거 점유하고 있기 때문에 서울역 고가도로 공원화시에 이들의 유입에 대한 대안이 필요하다.

[표 3-6] 서울역 연혁

일시	내용
1900년 7월 8일	남대문정거장역으로 영업개시
1905년	경부선 개통
1906년	경의선 개통
1922년	역사 건설 시작
1923년 1월 1일	경성역으로 역명 변경
1925년 9월 30일	구 역사 완공
1947년 9월 25일	서울역으로 개명
1957년	서부역사 준공
1988년 9월 12일	선상역사(1대 민자역사) 준공
2003년 11월 28일	2대 민자역사 준공, 소재지 이전
2004년 4월 1일	한국고속철도 KTX 운행 개시
2009년 7월 1일	수도권 전철 경의선 개통과 동시에 통근열차 운행종료
2010년 12월 29일	인천국제공항철도 개통, 도심공항터미널 영업개시
2011년 8월 16일	인천국제공항철도, 수도권 전철 경의선, 수도권 전철 1호선, 수도권 전철 4호선, 서울역 환승통로 착공
2014년 5월 4일	평화열차 운행개시
2014년 6월 30일	서울역에서 인천국제공항까지 KTX 개통
2014년 12월	인천국제공항철도, 수도권 전철 1호선, 수도권 전철 4호선, 수도권 전철 경의선 서울역 환승통로 완공 예정
2013년	수도권 전철 신안산선 개통과 함께 5개 노선 환승역 조성예정

4.3 서소문근린공원



[그림 3-22] 서소문근린공원 위치



[그림 3-23] 서소문근린공원 전경

출처 : “중구 문화관광,” tour.junggu.seoul.kr

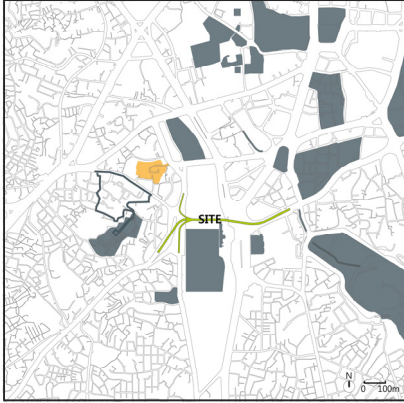
서소문근린공원은 조선시대 사형장으로 이용되던 곳인 서소문 밖 형장 인근에 지어진 공원이다. 서소문 밖 형장은 1801년 신유박해부터 1866년 병인박해까지 100여 명에 달하는 천주교인들이 사형 당하였다. 대표적인 인물로는 한국 교회

첫 세례자 이승훈, 명도회 초대회장 정약중, 평신도 지도자 최창현, 최초의 여신도 회장 강완숙 등이 있다. 사형당한 인물 중 44명이 성인(聖人) 반열에 오르면서 이곳은 천주교인들의 성지가 되었다. 천주교에서 성인(聖人)이란 신앙과 덕행으로 교회로 인하여 선포된 사람을 말한다. 우리나라의 성인(聖人)의 대부분은 천주교 박해로 인하여 목숨을 잃은 순교자이다. 우리나라의 순교성지 별로는 서소문성지가 44명으로 가장 많고 다음에 새남터 11명, 당고개 9명, 전주의 숲정이 7명, 충청도의 갈매못 5명, 그 밖에 평양·대구·공주가 각각 1명씩이고 나머지는 서울의 감옥에서 옥사하거나 효수되어졌다.³⁴⁾ 서울시에서는 현재 근린공원과 주차장을 역사공원 및 전시체험공간으로 활용하고자 서소문밖 역사유적지 현상설계공모를 실시하였으며 2017년까지 완공을 목표로 하고 있다. 서소문근린공원은 노인들의 대표적인 모임장소이자 노숙자들이 모이는 장소로 이곳에서는 실직자무료급식소인 ‘아침을 여는집’과 ‘노숙자다시서기 간이분소’ 등을 운영 중이다.

서소문근린공원은 서울역 고가도로와 인접한 지역으로 서울역 고가도로의 공원화 계획시에 그 역사성을 고려하여야한다. 또한 서소문 근린공원을 점유하고 있는 노숙자들의 유입을 막기 위한 대안이 필요하다.

34) 윤효선, 순교성지를 위한 도시공원 설계: 서소문공원을 중심으로, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, 미간행, 2012, p.25

4.4 약현성당



[그림 3-24] 약현성당 위치



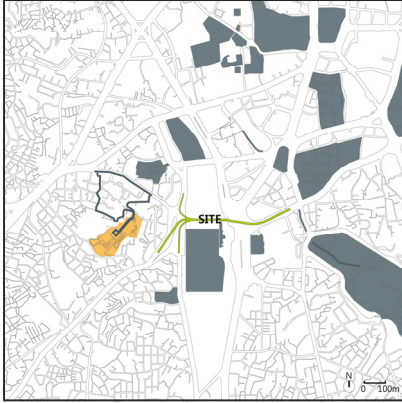
[그림 3-25] 약현성당 전경

출처 : “약현성당,” www.yakhyeon.or.kr

약현성당은 길이 약 32m, 너비 12m, 총 396㎡의 소규모 성당이다. 서소문 성지가 내려다보이는 언덕에 조성되었으며, 이는 신유박해, 사해박해, 병인박해로 인하여 목숨을 잃었던 순교자들을 기리기 위한 것이다. 1893년에 완공된 약현성당은 현존하는 가장 오래된 서양식 벽돌 건물이며 당시 천주교의 불모지에 성당이 지어졌다는 의미가 있다. 1998년 2월 취객의 방화로 인하여 침탑과 성당내부가 완전히 훼손되어졌으며 2000년 9월 복원하였다. 이 건물의 설계는 명동성당을 설계한 프랑스 신부인 코스트(E. G. Coste)가 설계하였다. 약현성당은 약초를 재배하는 밭이 있던 고개라는 뜻을 가진 약전현(藥田峴)의 이름을 따서 약현성당이란 이름을 갖게 되었다.

약현성당은 서소문 근린공원과 더불어 종교적, 문화적 가치를 지니고 있으며, 서울역 북서부의 공간적 성격을 규정하고 있다.

4.5 손기정체육공원



[그림 3-26] 손기정체육공원 위치



[그림 3-27] 손기정체육공원 전경

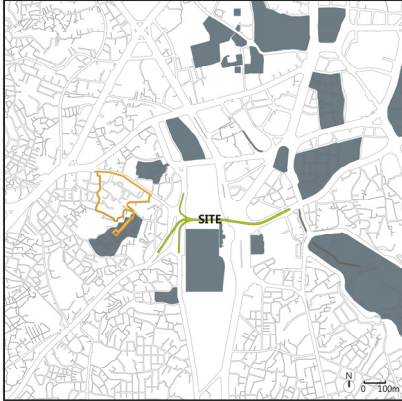
출처 : “서울특별시 서울의 공원,” parks.seoul.go.kr

손기정 체육공원은 독일베를린 올림픽 마라톤종목에서 우승한 손기정을 기념하기 위하여 1987년에 지어진 공원이다. 일제시대였던 1936년 베를린 올림픽에서 손기정은 한국국가대표선수가 아닌 일본국가대표선수로 출전하게 되었으며 우승을 통해 우리나라 독립의 염원을 심어 주었다. 마라톤 제패와 더불어 일어난 이길용 기자의 일장기 말소 사건은 나라 잃은 서러움을 표출하였고, 한 민족의 우월성과 독립의 당위성을 온 국민에게 인식시켰다.³⁵⁾ 공원에는 마라톤 우승을 통해서 히틀러에게 받은 월계수와 손기정 기념비, 동상, 기념비가 설치되어있다. 또한 공원에는 정보도서실과 손기정 탄생 100주년을 기념하기 위하여 만들어진 손기정 기념관이 위치한다. 손기정 기념관에는 손기정 선수가 마라톤 금메달 선물로 하사받은 고대 그리스의 청동 투구, 금메달, 월계관 등 유품이 전시되어 있다.

중립동 주민들은 손기정선수에 대한 자부심을 갖고 있으며, 이것은 손기정 둘레길 조성까지 이어졌다. 손기정체육공원은 서울역 고가도로에서 도보로 15분 거리에 위치하기 때문에 서울역 고가도로 공원화 계획시에 손기정체육공원에 대한 진입로, 손기정 둘레길과의 연계가 필요하다.

35) 곽형기, 이현정, “마라토너 손기정의 체육사적 의미”, 『한국체육과학회지』, 18(3), 2009, p.11

4.6 손기정 둘레길



[그림 3-28] 손기정 둘레길 위치



[그림 3-29] 손기정 둘레길 전경

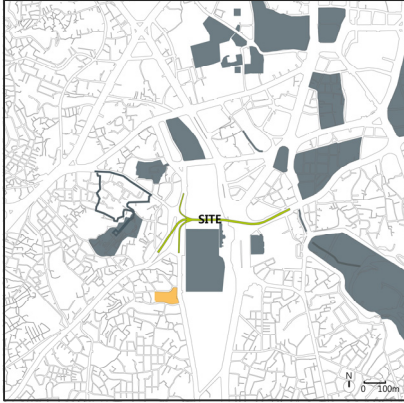
출처 : “서울중구의회,” council.junggu.seoul.kr

손기정 둘레길은 베를린올림픽에서 일장기를 달고 마라톤 금메달을 수여받았던 손기정 선수의 아픔과 의지를 기리기 위하여 조성되어졌다. 손기정 둘레길의 총길이는 1,200m이며, 도보로 30분 소요된다. 손기정 둘레길은 손기정 기념관과 손기정 공원을 지나며, 손기정 선수의 일대기 벽화가 조성되어졌다. 2호선 충정로역 5번출구에서 5m거리에 위치한 둘레길의 시작점에는 손기정 선수의 결승 골인 장면의 벽화가 조성되어졌으며 인도에는 손기정 발바닥모양을 삽입하였다.

중림동 손기정 둘레길 조성사업은 주민들이 자발적으로 사업을 계획하고, 추진하여 완성한 사업이라는 점에서 의미가 있다. 주민들은 벽화 그리기를 반대하는 건물 소유주들을 설득하며 진행되었으며, 벽화는 주민, 대학생, 재능기부작가, 적십자 봉사자, 자원봉사자, 아파트 부녀회 등이 참여하여 조성되어졌다.

손기정 둘레길은 1892년 준공된 우리나라 최초의 서양식 성당인 약현 성당과 순교자를 기리기 위해 조성되어진 서소문 역사공원을 연계하여 관광명소로 만들 고자 의도되어졌으며 서울역 고가도로 공원화시에 인근 중림동 일대의 활성화가 예상된다.

4.7 국립극단



[그림 3-30] 국립극단 위치



[그림 3-31] 국립극단 전경

국립극단은 1950년 4월 국립극장이 설립되었을 때 전속 극단으로 창단되어진 극단이다. 국립극단은 정부의 지원 하에 운영되고 있으며, 2010년 재단법인으로 바뀌면서 문화부와 협의의 통해 옛 기무사 수송대가 있었던 장소를 사용하고 있다. 국립극단이 운영 중인 열린문화공간은 16×11m 규모의 기본 무대를 갖는 ‘백성희장민호 극장’과 10×13m 규모의 기본무대를 갖으며 사방에서 객석 운영이 가능한 ‘소극장판’, 대연습실인 ‘스튜디오 하나’와 소연습실인 ‘스튜디오 둘’을 포함하고 있다. 국립극장 소속 시기에는 대작과 고전을 위주로 공연하였으나 현재는 연극뿐 아니라 타 예술장르까지 다양하게 작품을 선보이는 것을 지향하고 있다

60년 이상의 역사를 갖고 있는 국립극단은 우리나라 연극사에 있어서 한국 현대극의 역사를 대표하는 극단이다. 국립극단 부지에는 문화부의 예술정책실도 같이 위치하고 있기 때문에 서울역 고가도로와 기민한 공연예술의 연계가 가능하다.

4.8 서울스퀘어(구 대우빌딩)



[그림 3-32] 서울스퀘어 위치



[그림 3-33] 서울스퀘어 전경

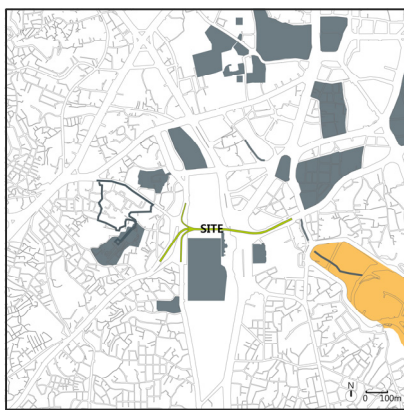
1977년 건립된 서울스퀘어는 서울역의 역사와 함께해왔으며, 만남과 헤어짐의 상징이었던 구 서울역사와 마주하여 역사를 이용하는 사람들에게 랜드마크로 오랜시간 인식되어지고 있다. 서울스퀘어는 70~80년대 경제 성장의 상징이기도 하다. 또한 서울스퀘어는 서울역과 가깝다는 지리적 이점으로 최고의 오피스 빌딩이라는 평을 받고 있다.

구 대우빌딩은 경역 악화로 금호아시아나에 소유권이 넘어갔으며 다시 2007년 모건스탠리에서 대우빌딩을 인수하여 리모델링 후 비즈니스 빌딩인 서울스퀘어로 활용중이다. 2009년 10월 말 준공된 건물 리모델링을 통해 미디어 파사드를 설치하였고, 예술가들이 참여한 비주얼 아트를 운영함에 따라 아름다운 야간 경관을 갖게 되었다. 미디어 파사드에는 현재 줄리안 오피에(Julian Opie), 양만기, 김신일, 류호열, 문경원, 김민기와 최문선의 비주얼 아트가 투사되어졌으며, 가수 듀오 노라조의 뮤직비디오, 하이네켄 광고를 투사하는 등 다양하게 운영되어지고 있다. 비주얼 아트는 동절기에는 18시부터 23시 10분, 하절기에는 20시부터 23시 10분 사이에 매 시간 정각으로부터 10분간 투사되고 있다.

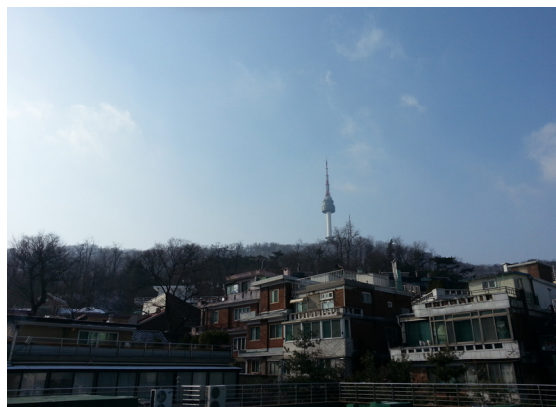
서울스퀘어는 구 서울역사와 함께 서울역의 상징이자, 미디어파사드를 통해 야간경관을 다채롭게 운영하고 있다. 미디어파사드는 도시의 공간속에서 장소성

을 형성하고 이를 통하여 보행자와 방문인 들에게 야간도시의 경관만족을 제공하고, 대중과 커뮤니케이션 환경조성을 통하여 구조물 또는 건물의 표피를 미디어 캔버스로 활용함으로써 시각적 심미성과 다양한 정보를 전달하는 도시공간의 랜드마크 형성에 영향을 주고 있다.³⁶⁾ 서울역 고가도로에서 전망 가능한 대상으로서 고가도로 공원화시에 고려해야할 요소이다.

4.9 남산공원



[그림 3-34] 남산공원 위치



[그림 3-35] 남산공원 전경

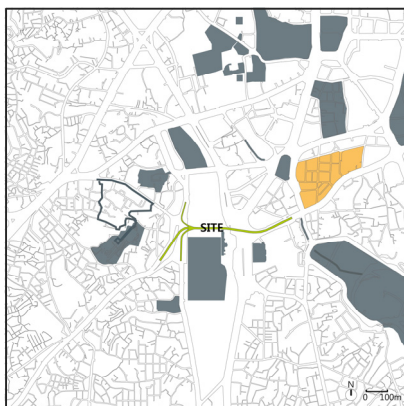
남산은 조선시대 한양의 남쪽에 위치한 산으로 풍수지리상 안산에 해당하는 중요한 산이다. 현재 서울의 확장으로 인하여 서울의 중심부에 위치하는 랜드마크가 되었다. 남산에는 1882년 이후 일본거류지의 형성에 따라 신사공원인 왜성대 공원이 조성되어졌으며, 1910년 5월 주변 거류민들의 부족한 여가 및 휴식공간을 보충하기 위해 왜성대공원을 확장하여 한양공원 조성을 완료하였다. 또한 1900년 고종이 을미사변으로 인하여 순국한 장병들을 제사지내기 위하여 남산에 만들었던 장충단이 1910년 폐지되었고, 1919년 장충단 공원으로 조성되어졌다. 제국주의 시대에는 일제가 조선신궁을 세워 아마테라스 오미카미와 메이지 천왕을

36) 조정필, 미디어파사드에 의한 대형빌딩의 장소성 형성이 보행자의 야간경관 체감에 미치는 영향분석-서울스퀘어빌딩을 중심으로-, 광운대학교 대학원 박사학위청구논문, 미간행, 2013, p.107

송배하게 하였다. 1940년 남산일대가 남산공원으로 지정되어 계획되어졌으며 현대 공원의 형태를 띠게 되었다. 남산에는 외세에 침입에 대비하여 봉화를 올리던 장소였던 목멱산 봉수대가 남아 있다. 남산의 서쪽은 백범김구 선생을 기리기 위한 백범광장이 위치하여 있고, 안중근의사 기념관과 서울시립남산도서관이 운영되고 있다. 남산에 위치한 N타워는 서울을 대표하는 조망장소로 한국인뿐만 아니라 외국인이 많이 찾는 장소이다.

남산공원은 대표적인 서울의 공원이자 주요 녹지자원이다. 서울역 고가도로와 5분 거리에 위치하고 있기 때문에 고가도로의 공원화시에 남산과의 그린네트워크 연결이 중요하다.

4.10 남대문시장



[그림 3-36] 남대문시장 위치



[그림 3-37] 남대문시장 전경

남대문시장은 1414년 태종 때 정부임대시전으로 개시하게 되었으며 남대문시장은 낮에는 소매시장이 열리고 밤에는 도매시장이 열리는 특징을 갖고 있는 시장으로 대표적인 재래시장이다. 대지면적 약 20,000평에 점포수 약 10,172개가 위치하고 있으며 시장종사자는 5만 명이다. 또한 하루에 40만 명이 남대문시장에 출입하고 있으며 외국인관광객 만여 명이 방문하고 있다.

남대문시장은 2000년 외국인관광객 유치 촉진을 위하여 관광특구로 지정되어

졌다. 외국인에게 재래시장은 문화적 이질감을 체험하기 좋은 곳이며, 각 나라의 기념품을 사기 적합한 곳으로 관광자원적 가치가 크다. 또한 남대문시장은 서울역, 서울역 고가도로, 지하철4호선 회현역과 인접하여 있어 서울역고가도로 공원 화시에 고가도로에서 남대문시장까지 이어지는 인접지역까지의 계획을 통해 남대문과의 연계가 필요하다.

[표 3-7] 남대문시장의 역사

일시	내용
1414년(태종114년)	정부입대시전으로 개시
1608~1704	신해청宣惠廳 설치로 객사, 객주 자연발생으로 저자거리 형성
1704~1920	칠비장으로 호칭, 시전이 들어서면서 본격적인 유통기능 시장화
1920~1945	중앙물산(주)中央物産(株) 일본인 경영
1945~1954	남대문시장 상인연합회에서 관리운영
1954.02.03 ~1957.10.15	서울시로부터 남대문시장 개설허가 취득
1957.10.17 ~1962.06.29	상인연합회에서 개설허가 취득운영
1964.10.13	서울남대문시장주식회사 설립
2012.11.20	남대문시장 상인회 등록

출처 : “남대문시장 홈페이지,” namdaemunmarket.co.kr

4.11 승례문



[그림 3-38] 승례문 위치



[그림 3-39] 승례문 전경

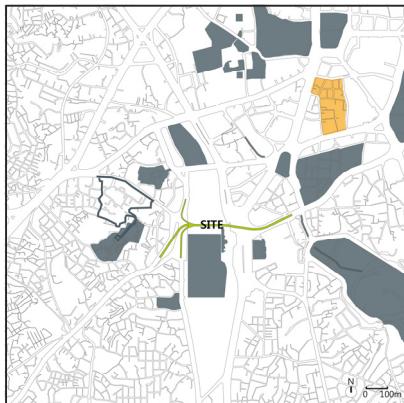
승례문은 국보 제1호로 서울 도성의 남쪽 정문에 해당한다. 현존하는 우리나라 성문 중에 규모가 가장 크다. 승례문은 서울에서 가장 오래된 목조 건물이다. 태조4년(1395)에 건설을 시작하여 태조 7년(1398)에 완성하였고, 세종 30년(1448)에 고쳐지어졌다. 그 후에 2008년 2월 10일에 발생한 화재로 승례문이 불탔고, 홍례

문과 석축만이 남았다. 복원공사를 실시하여 2013년 5월 4일 복구 기념식을 하였다.

이 문은 돌을 쌓아서 만든 석축의 가운데에 홍예문을 두고, 위에 앞면 5칸과 옆면 2칸의 크기로 지어진 누각형 2층 건물이다. 사다리꼴형태의 지붕은 우진각 지붕이라 불린다. 지붕처마를 받치기 위해 기둥 위부분에 장식하여 짠 구조가 기둥 위뿐만 아니라 기둥사이에도 있는 다포 양식으로, 그 형태가 곡이 심하지 않고 짜임도 견실해 조선 전기의 특징을 잘 보여주고 있다.³⁷⁾

송례문은 600년 이상의 역사를 갖고 있는 건축물로, 서울역 고가도로에서 조망이 가능하다. 서울역 고가공원화시에 송례문을 향한 조망의 유도가 필요하다

4.12 북창동 먹자골목



[그림 3-40] 북창동 먹자골목 위치



[그림 3-41] 북창동 먹자골목 전경
출처 : “와우서울,” wow.seoul.go.kr

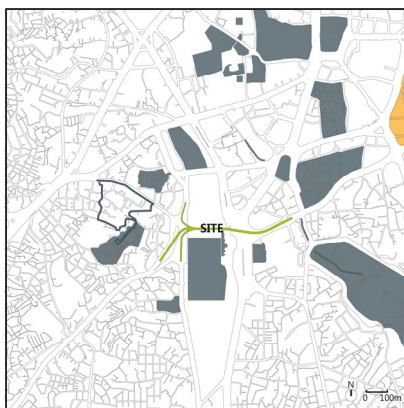
1980년대부터 북창동은 인근의 직장인, 법조인들이 몰려들어 유흥거리로 명성이 높았다. 당시에는 ‘북창동식 유흥’ 이라고 불리며 서울의 유흥가로 알려져 있었으나 1980년대 후반 법원 및 검찰청이 서초구로 이전하고, 2000년대 삼성사옥이 서초타운으로 빠져나가 상권의 변화가 이뤄졌다. 이로 인하여 북창동의 유

37) “문화재청,” <http://www.cha.go.kr>

홍업소들은 불황을 겪었고, 음식점들이 그 자리에 채워졌다. 음식점들이 모여들어 만들어진 북창동은 2000년 관광특구로 지정되어졌다. 관광특구지정으로 북창동은 관광호텔들이 지속적으로 건립되었고 현재까지 먹자골목으로 명성을 갖고 있다.

북창동은 오랜 시간 동안 오피스 상권에 위치하며 먹자골목의 역할을 하고 있으나 오피스 상권 특성상 점심시간에만 상권이 활발하다는 단점을 갖고 있으며 경기침체의 영향으로 방문자가 줄어들고 있다. 하지만 서울역 고가도로의 공원화로 인하여 인근 주변 지역이 활성화된다면 북창동의 상권 또한 살아날 수 있을 것이다.

4.13 명동



[그림 3-42] 명동 위치



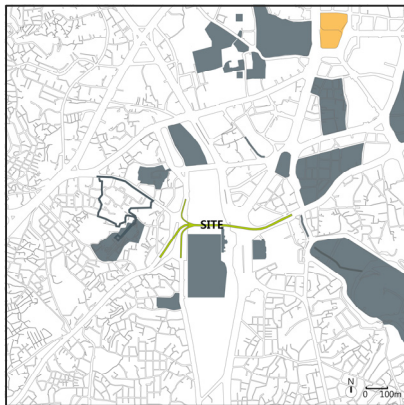
[그림 3-43] 명동 전경

조선시대에는 한성부남부 명례방(明禮防)이었으며 여기서 명자를 따서 명례방 골이라 불렀고, 이것을 줄여서 명동이라고 부르게 되었다. 일제강점기에는 일본인들이 다수 거주하였으며 일본인들의 중심공간으로 변모하였다. 또한 식민지 자본주의의 영향을 받아 명동에 위치한 진고개길은 서울의 가장 변화한 상업지역이 되었다. 또한 조선은행, 경성부청 등 주요 국가시설이 설치됨으로 서울의 행정과 상업의 중심부가 되었다. 하지만 1950년 한국전쟁으로 인하여 명동은 파괴되어졌고, 1952년 전재복구사업을 통하여 복구하기 시작하였으며 건설붐으로 인하여 빠

른 회복을 하게 되었다. 현재 명동은 우리나라의 대표 금융 중심지이며 문화의 거리로 역할을 하고 있다. 명동은 대부분 상가위주로 구성되어 있으며, 각종 화장품, 브랜드매장, 앤티크샵, 식당이 모여있다. 또한 우리나라 천주교의 상징인 명동성당, 옛 국립극장이었던 명동예술극장, 최초의 은행이었던 한국은행이 위치하며 신세계백화점, 롯데백화점, 명동밀리오레, 애플라자와 같은 쇼핑몰이 들어서서 많은 관광객들이 방문하고 있다.

명동은 서울역 고가도로에서 도보로 15분이 소요되며, 남대문시장 인근에 위치한다. 서울역 고가도로 공원화시에 주요관광코스로 서울역, 남대문시장, 명동에 이르는 문화코리더 형성이 가능하다.

4.14 서울시청



[그림 3-44] 서울시청 위치



[그림 3-45] 서울시청 앞 광장 전경

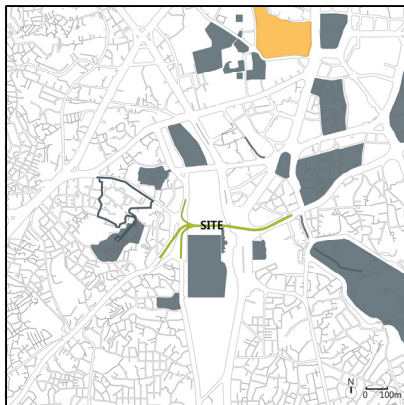
구 서울청사는 1926년 완공되어 일제강점기의 경성부 청사건물로 사용하기 시작하였다. 구 청사건물은 지하 1층, 지상 3층의 근대식 건물이며 총 건면적 8,271㎡이며 외면벽을 석조형태로 지었다. 또한 중앙탑의 돔과 창문구조 등에서 일본의 의사당을 모방한 절충주의가 나타나고 있다. 일제 강점기에 지어진 경성부 청사로 철거에 대한 의견이 나타났으나 2003년 등록문화재로 지정하여 보존하게 하였다. 현재 신청사가 지어지면서 서울도서관으로 활용되고 있다. 신 서울청사는

2011년 건립되었고, 규모는 지하 5층, 지상 11층의 현대식 건물이다. 서울시 신청사의 디자인 키워드는 ‘전통, 시민, 미래’로 전통건축 양식이 갖는 수평적 비례 요소, 처마지붕의 음영과 곡선미를 재해석하여 설계되었다.

서울시청 앞 광장 부지는 2002년 월드컵 당시 응원의 장소로 세계에 이름을 알렸으며, 집회, 시위, 행사의 장소로 이용되어졌다. 2002년 월드컵 이후 광장 조성계획을 통해 잔디광장을 조성하였다. 현재는 세월호의 분향소로 이용되고 있다.

구 서울청사는 일제강점기에 지어진 당시의 역사를 담은 건축물이며, 서울시청 앞 광장은 민족 정기와 표현의 상징이다.

4.15 덕수궁



[그림 3-46] 덕수궁 위치



[그림 3-47] 덕수궁 전경

덕수궁은 대한민국 사적 제12호로 총면적은 63,069㎡이다. 본래 명칭은 경운궁으로 고종이 자리에서 물러난 뒤 이곳에 살면서 덕수궁이라고 이름 붙였다. 조선시대 세조가 궁을 떠나는 인수대비를 위하여 개인 사저로 마련하여 주었으며, 인수대비의 장남인 월산대군이 물려받았다. 임진왜란 이후 선조가 임시 왕의 거처로 사용함으로 궁이 되었다. 1608년 광해군이 이곳에서 즉위하였으며, 광해군이 창덕궁으로 거처를 옮기면서 경운궁이라고 궁호를 붙였다. 1623년 인조 또한 이곳에서 즉위하였으며, 1897년 고종이 즉조당에서 황제로 즉위하였다. 또한 고종이

거처를 경운궁으로 옮김에 따라 궁궐의 형태를 갖추게 되었다. 1904년 화재로 대부분이 소실되었으나 즉조당, 함녕전, 경효전 등이 1905년 중건되었다. 1907년 순종의 즉위 후에 궁호가 덕수궁으로 변경되었다. 덕수궁은 1611년에서 1615년까지 조선의 정궁으로 사용되어졌으며, 1897년에서 1907년까지 대한제국의 황궁이었다.

덕수궁에는 우리나라에서 가장 오래된 신고전주의 양식의 석조건물인 석조전이 위치한다. 영국인 하딩(J.R. Harding)이 설계하였으며 1909년 준공하였다. 석조전은 고종황제의 집무실과 외국사신들을 위한 접견실로 사용할 목적으로 지어졌다. 석조관 서관은 1937년 이왕직박물관으로 지어졌고, 1950년 한국전쟁으로 인하여 구조만을 남기고 소실된 것을 1953년 복구하였다. 석조전은 현재 국립현대미술관으로 사용되고 있다.

4.18 중명전



[그림 3-48] 중명전 위치



[그림 3-49] 중명전 전경

중명전 일대는 서양 선교사들의 거주지였다가 1897년에 경운궁(현 덕수궁)으로 편입되었다. 중명전은 황실 도서관으로 러시아 건축가 사바찐(A. I Sabatin)이 설계한 2층 벽돌 건물이다. 이후 황실도서관으로 사용되어지다가 1904년 경운궁의 화재로 인해 고종 황제가 중명전으로 거처를 옮겼다. 중명전은 1905년 일제에 의하여 불법적으로 을사늑약이 체결되어진 장소이며, 이 을사늑약의 부당함을 알리

기 위하여 1907년 헤이그 특사를 파견한 곳이기도 하다. 헤이그 특사는 네덜란드 헤이그에서 개최된 만국평화회의에서 강압적으로 이루어진 을사늑약과 일본의 침략을 국제사회에 알리기 위하여 파견되어졌다. 이를 빌미로 일제는 고종황제를 강제로 퇴위시켰다. 1925년 화재로 인하여 소실된 후 복원하여 외국인 사교 클럽으로 사용되었고, 1977년 민간에 매각되는 등 이로 인하여 심각한 훼손이 일어났다. 1983년 서울시 유형문화재 제53호로 지정된 후, 2006년 문화재청으로 소유권이 이전되었으며 2009년 복원을 통하여 제 모습을 찾았다. 2010년 8월부터 전시관으로 사용되어지고 있다.

4.16 서울시립미술관 : 서소문본관



[그림 3-50] 서울시립미술관 위치



[그림 3-51] 서울시립미술관 전경

서울시립미술관은 1988년 최초로 개관하였고, 2002년 옛 대법원 자리로 이전하였다. 서울시립미술관 부지는 우리나라 최초 재판소인 평리원이 있던 자리이며 일제에 의해 경성재판소로 지어지게 되었다. 경성재판소는 광복 후 대법원으로 사용되다가 대법원이 서초동으로 옮겨간 후, 전면부는 살리고 뒷부분은 헐어 전시공간으로 사용하고 있다. 구 대법원청사의 아치형현관의 현관을 보존하여 건물을 신축하였기 때문에 구 대법원청사의 상징성을 보존하고 있다는 평가를 받고 있으며 2006년 3월 등록문화재 제237호로 지정되었다. 또한 덕수궁 길을 따라 미

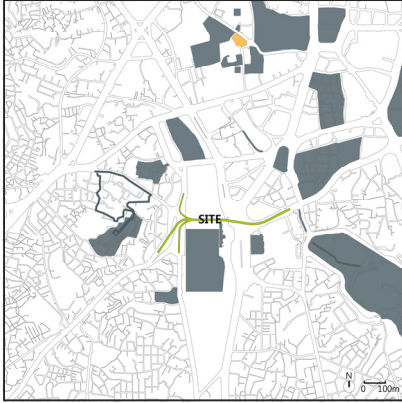
술관 산책로가 조성되어졌으며 미술관 진입로에 조각품과 정원을 즐길 수 있게 되어있다. 미술관 앞 정원에는 매년 봄 ‘미술관 봄나들이전’ 테마로 야외전시공간을, 가을에는 가을음악회를 무료로 운영하고 있다.

서울역 고가도로 공원화시에 서울시립미술관과의 연계를 통한 전시를 통하여 활성화를 이끌어야한다.

〈표 3-8〉 2013년 서울시립미술관 서소문본관 전시현황

구분	전시기간	전시장소	관람료
2012 SeMA 아카이브 : 돌아보기/내다보기	2012.12.26 ~ 2013.01.26	자료실	무료
2012 신소장작품展	2013.01.18 ~ 2013.03.17	서소문본관1층	무료
팀버튼	2012.12.12 ~ 2013.04.14	서소문본관	일반 만 19세-64세 (개인: 12,000원, 단체: 10,000원)
종합극장: Interspace Dialogue	2013.05.07 ~ 2013.05.26	서소문본관3층	-
전국시도립미술관네트워크 하정웅 컬렉션 특선전 기도의 미술	2013.04.30 ~ 2013.05.26	서소문본관2층	무료
한국-대만 교류전 대만현대미술 Rolling! Visual Art in Taiwan	2013.04.09 ~ 2013.06.16	서소문본관	무료
Video Fever: Screening, Live Performance and Talk	2013.07.30 ~ 2013.09.01	서소문본관3층 프로젝트 갤러리	무료
낙원을 그린 화가 고갱 그리고 그 이후	2013.06.14 ~ 2013.09.29	서소문본관	일반 만 19세-64세 (개인: 13,000원, 단체: 11,000원)
SeMA Green 김구림展 연계 퍼포먼스 <일반 · 특이행동: 4개의 퍼포먼스>	2013.10.03 ~ 2013.10.03	서소문본관1층	무료
SeMa Green 김구림展 “잘 알지도 못하면서”	2013.07.16 ~ 2013.10.13	서소문본관1층	-
2013 서울 사진 축제	2013.11.01 ~ 2013.12.01	서소문본관	무료
프리비엔날레 허브	2013.11.05 ~ 2013.12.15	서소문본관3층 프로젝트 갤러리 , 크리스탈룸	무료

4.17 정동제일교회



[그림 3-52] 정동제일교회 위치

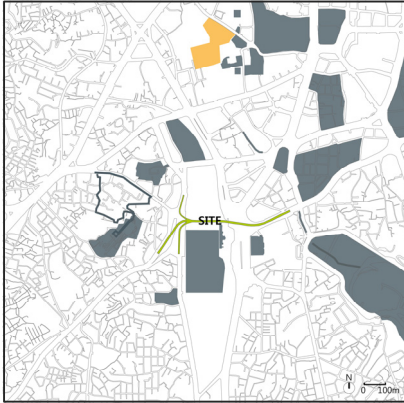


[그림 3-53] 정동제일교회 전경

정동제일교회는 1887년 10월 미국 선교사 아펜젤러(Appenzeller, H.G)에 의해 지금 정동제일교회의 자리에 세워졌다. 아펜젤러는 학교에서 학생들에게 종교행사를 하였지만 후에 교회용 건물을 구입하여 베텔예배당(Bethel Chapel)에서 종교행사를 진행하였다. 1894년 교인수가 많아져 500명을 수용할 수 있는 현대식 예배당을 건축을 계획하였으며 1895년 착공과 헌정식을 하였으며, 1897년 현재의 정동제일교회가 준공되어졌다. 정동제일교회는 19세기에 지어진 유일하게 남아있는 교회건축물이다. 정동제일교회에서는 토론회, 음악회가 열렸고, 민주주의에 대한 훈련을 실시하였으며 남녀평등, 여권신장을 위한 운동이 일어났다. 1918년 우리나라 최초의 파이프오르간 설치로 인하여 성가대 운영을 시작하게 되었고, 우리나라 최초의 음악가 김인식, 유명 작곡가이자 교육자인 음악가가 길러졌다. 3.1 운동에 교인의 전부가 참가하면서 일제로부터 핍박을 받기도 하였다. 1976년 정동제일교회의 베텔예배당(Bethel Chapel)은 1977년 대한민국의 사적 제 256호로 지정되어졌다.

정동제일교회는 종교적, 문화적, 역사적, 건축사적으로 의미를 지닌 곳으로 현재 교인들뿐만 아니라 많은 사람들이 방문하고 있다.

4.19 이화여자고등학교(구 이화학당)



[그림 3-54] 이화여자고등학교 위치

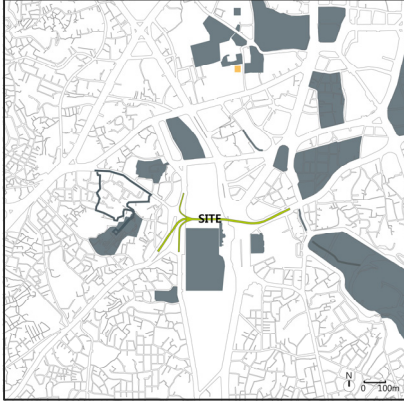


[그림 3-55] 이화여자고등학교 정문
출처 : “위키피디아,” ko.wikipedia.org

이화여자고등학교는 미국 북감리교 선교사인 스크랜톤(Mrs. Mary F. Scranton)에 의하여 1886년 세워졌다. 이화여자고등학교는 조선 최초의 여성 교육기관으로 고종황제가 교명으로 ‘이화(梨花)학당’을 하사하였다. 1910년 대학과를 신설하여 고등과와 분리되었고, 신촌에 이화여자대학교의 전신인 이화전문학교가 설립되어졌다. 2010년 자율형 사립고등학교로 전환되어 운영되고 있다.

이화여자고등학교에는 유관순기념관, 백주년기념관, 심슨기념관, 본관, 체육관으로 이루어져 있다. 유관순 기념관은 유관순열사를 기리기 위하여 유관순의 모교인 이화여자고등학교에 1974년 건립되었다. 유관순열사는 1902년 12월 충청남도에서 태어난 독립운동가로 1919년 3.1운동으로 시작되었던 만세운동을 주도한 인물이다. 유관순기념관의 1층에는 2,000여명이 수용 가능한 강당이 위치하고 있으며, 2층에는 유관순열사의 유품과 사진들을 전시하고 있다. 유관순기념관에서는 2005년 3.1절 기념행사를 시행하기도 하였다. 또한 이화여자고등학교에는 ‘유관순열사가 빨래하던 우물터’가 남겨져 있다. 심슨기념관은 이화학당의 교실난 해결을 위하여 1915년 교사(校舍)로 지어졌으며, 대한민국 등록문화재 제3호로 지정되어졌다. 현재 이화박물관, 자율학습실, 교과교실 등을 위한 공간으로 운영되고 있다.

4.19 배재학당역사박물관(구 배재학당 동관)



[그림 3-56] 배재학당역사박물관 위치

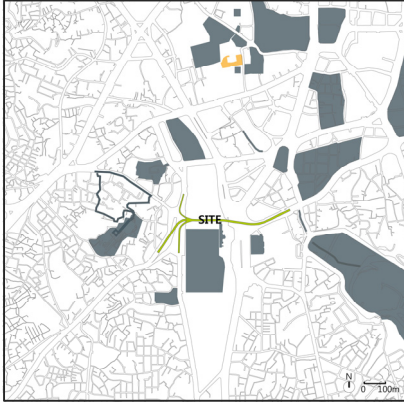


[그림 3-57] 배재학당역사박물관 전경

배재학당은 미국 선교사 아펜젤러(Appenzeller, H.G)에 의해 1885년 세워진 우리나라 최초의 근대식 중등교육기관이다. 아펜젤러는 1885년부터 2명의 학생을 교실에서 가르치기 시작하였으며 이것이 배재학당의 시초이다. 1886년 고종황제는 유용한 인재를 기르고 배우는 집이라는 뜻의 ‘배재학당(培材學堂)’이라는 간판을 하사하였다. 배재학당으로 명명된 후에 학생은 20명으로 늘었으며, 늘어나는 학생들을 수용할 곳이 부족하게 되었다. 1887년 르네상스식 벽돌집을 미국인으로 부터 선물받아서 교정으로 사용하였다.

배재학당역사박물관은 배재학당의 동관으로 1916년에 준공되었다. 2001년 서울시 기념물 제16호에 등록되어졌고, 2006년 복원 보수공사를 통하여 2008년 배재학당역사박물관으로 개관하였다. 배재학당역사박물관에서는 1930년대 당시 배재학당의 교실을 재현한 체험교실, 설립자인 아펜젤러(Appenzeller, H.G)와 배재학당, 기독교와 관련 유물과 주시경, 이승만, 나도향 등의 유물이 전시되어 있다.

4.19 배재공원



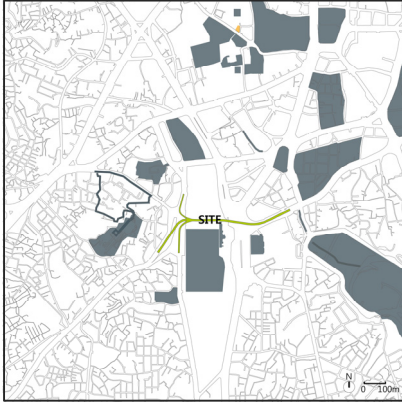
[그림 3-58] 배재공원 위치



[그림 3-59] 배재공원 전경

배재공원은 미국 선교사인 아펜젤러(Appenzeller, H.G) 목사가 한국 최초의 근대식 학교인 배재학당을 설립했던 장소에 조성되어진 공원이다. 배재학당은 교육을 통해 부국강병이루고자한 지식인들의 민중계몽운동에 힘을 쏟은 기관이었다. 또한 배재학당에서는 학생자치운동단체이자 계몽운동단체인 협성회가 만들어졌다는 것에서 의미가 있다. 1895년에는 이곳에서 독립협회가 만들어졌으며 독립신문 발간이 이루어졌다. 독립협회는 초창기 관료들의 사교 단체였으며 청나라로부터 독립기념을 위한 독립문건립위원회로 출범하였다. 개화파, 지식인, 관료를 위한 집단이었으나 점차 일반 백성들도 참여하기 시작하였으며 이들은 민중의 정치참여를 요구하였고, 조선의 주권독립, 민권확보, 내정개혁 등을 주장하며 활동하였다. 배재공원은 또한 1897년 맨손체조와 구기운동이 처음 시작된 곳으로 역사성을 갖고 있다. 코오롱주식회사와 제이스맨햇턴은행이 이를 기념하고자 공원으로 조성하고 서울시에 기부하였다. 배재공원은 민족 역사의 현장을 보존하고자 조성되어진 공원이라는 점에서 의미가 있다.

4.20 정동극장



[그림 3-60] 정동극장 위치



[그림 3-61] 정동극장 전경

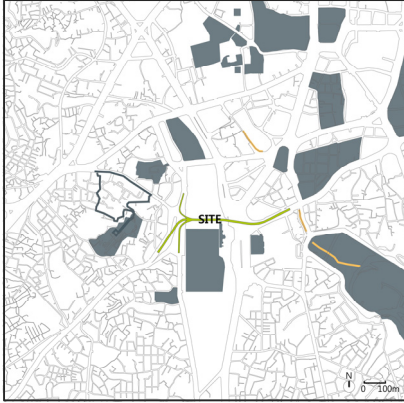
정동극장은 1908년에 개관한 신극과 판소리전문 공연장이자 최초의 근대식 극장이었던 원각사 복원의 의미를 담아 1995년 7월 15일 <명인명창> 공연을 시작으로 개관하였다. 정동극장은 1996년 사단법인 국립중앙극장예술진흥회로 운영되다가 1997년 재단법인으로 출범하였으며, 2001년 문화관광부로 인해 전문예술법인으로 지정되어졌고, 2008년에 명동 예술극장과 통합되어졌다. 전통공연예술의 명품화, 대중화, 세계화를 목적으로 하고 있다.

정동극장의 운영 특성으로 볼 때 정동극장은 전통예술의 발전과 보급, 문화향수 층의 확대, 다양한 청소년 문화체험 프로그램 개발을 중요한 운영목표로 삼아 국내외 잠재적인 문화예술 고객을 위한 관객개발에 힘쓰는 등 새로운 마케팅을 도입하여 성공적인 상설 극장을 운영하고 있다.³⁸⁾

정동극장과 서계동에 있는 국립극단은 유서 깊은 극단을 운영하고 있으며 대상지의 공원화시에 질 높은 공연예술의 도입이 가능할 것으로 보인다.

38) 서정림, “문화관광산업으로서의 상설극장운영에 관한 연구 -정동극장 사례를 중심으로-,” 『한국무용연구』, 28(2), 2010, p.151

4.21 한양성곽



[그림 3-62] 한양성곽 위치



[그림 3-63] 한양성곽 전경

조선의 수도인 한양은 1394년 수도로 지정되어졌으며 그 다음해인 1395년부터 한양성곽의 축성이 준비되어졌다. 1395년 9월 한양도성을 쌓기 위하여 도성축조도감이 설치되어졌으며, 1836년 정월 총 11만 8천여 명이 한양의 경계선을 따라 축성을 시작하였다. 1907년부터 남대문 주변을 시작으로 철거되기 시작한 서울성곽은 1975년 조사에 의하면 도성의 총 연장은 18,127m, 이중 6,703m는 완전히 멸실된 상태였고 11,424m가 훼손된 상태로 남아있는 것으로 되어있다.³⁹⁾ 일제강점기 전차운행을 위한 도로조성을 위하여 대한제국 말기에 추가적으로 훼손이 되어졌다. 1975년에서 1981년 사이에 7개구역으로 나뉘어 복원공사가 실시되어졌으나, 일부는 원래의 모습을 찾지 못하고 있다. 현재 한양성곽은 서울 성곽길로 사용되어지며 총 4개의 코스로 나뉘어 산책로 및 등산로로 운영되고 있다.

한양성곽이 갖는 가치는 크게 네 가지이다. 첫째, 도심을 둘러싸고 있는 내사산의 지세와 지형을 이용한 성벽건축이며 둘째, 수백년동안 지속되어온 성곽축성의 역사를 포함하며 셋째, 수차례의 수축 과정 속에서 성곽 축성술의 발전을 이루었으며 넷째, 성곽과 관련된 다양한 기록들과 그것을 배경으로 한 예술적 창작품이 만들어졌다는 것이다.⁴⁰⁾

39) “한국콘텐츠진흥원 문화콘텐츠닷컴,” <http://www.culturecontent.com>

5. 서울역 지역의 시민사회 활동

5.1 고가산책단



[그림 3-64] 고가산책단 1차 모임



[그림 3-65] 고가개방행사 당시 활동

서울시가 서울역 고가도로 공원화 의지를 표명한 직후, 고가산책단이 설립되었다. 고가산책단은 서울역 고가에서 무엇이 펼쳐질지를 함께 상상하고, 같이 걸어보고, 생각을 말할 수 있는 관계를 구축하고자 창립되었다. 고가산책단이라는 명칭은 걸으면서 이야기를 나누고, 주변을 둘러보며 도심지에서 일어날 수 있는 행위에 대해 의견을 나누고자 의도에서 만들어졌다.

고가산책단은 서울역 고가도로 공원화에 관심이 있는 시민, 예술가, 조경가, 건축가, 행정가 등 여러 분야의 사람들이 모여 시작하게 되었다. 고가산책단은 서울시와 함께 협력하여 ‘서울역 고가 첫만남: 꽃길 거닐다’를 진행하였다. ‘서울역 고가 첫만남: 꽃길 거닐다’는 서울역 고가도로 개방행사로 많은 사람들의 방문을 이끌었다.

서울역 고가 공원화에 대한 의견을 나누기 위해서 다양한 분야의 사람들이 모인 의도는 좋으나, 지역 주민들이 참여하지 않아서 한계점을 갖는다.

40) 김영수, “서울 한양도성의 보존현황과 주변부 관리,” 『도시인문학연구』, 5(1), 2013, p.65-66

[표 3-9] 고가산책단의 활동

활동	일시 및 장소	목적
고가도로 산책단 1차 모임	2014년 9월 26일 7pm 남대문육교	고가도로 산책단 1차 모임, 서울역 고가도로 공원화에 대한 의견 나눔
<서울역 고가 첫만남: 꽃길, 거닐다> 자원활동가 모집	모집일정 : 2014년 9월 30일 ~ 10월 6일 정오 12시까지 합격자발표 : 2014년 10월 7일	서울역 고가도로 개방행사 자원활동가 모집
<서울역 고가 첫만남: 꽃길, 거닐다> 사전 참가접수	2014년 10월 7일 20시 ~ 11일 23시 30분 *행사 5일전에 시작되어 홍보가 늦음	서울역 고가도로 개방행사 사전 참가접수
“너 없으면 안돼” 캠페인	2014년 10월 9일	한글날 고가도로 개방행사 홍보
<서울역 고가 첫만남: 꽃길, 거닐다>	2014년 10월 12일 12시 ~ 16시	서울역 고가도로 개방행사

4.2 남대문시장 상인회



[그림 3-66] 서울역 고가공원화 반대집회



[그림 3-67] 서울역 고가공원화 반대 현수막

남대문시장 상인회는 남대문 시장의 40개의 상인회가 모여 만들어진 상인회로서 남대문 시장이 창조적 시장문화를 이끌고, 글로벌 명소 시장이 되기 위해 힘쓰고 있다.

남대문시장 상인회는 서울역고가 공원화에 대한 반대 의사를 표명하였다. 2014년 10월 12일 서울역 고가공원 개방행사 당일에 고가도로 앞에서 반대집회를 열었다. 남대문시장 상인회는 서울역 고가 공원화가 이루어지면 교통대란이 일어나고, 물류 유통이 힘들어져 남대문시장에 타격을 입힐 것이라는 입장을 갖고 있으며, 서울시에 고가 철거시 교통대책에 대한 협조를 요청하였다.⁴¹⁾

남대문시장 상인과 인접 주민 약 500여명은 2014년 11월 24일 시청 앞에서 고가도로 공원화시에 일어날 교통문제를 지적하며 서울역 고가 공원화 반대시위를 하였다. 서울시는 2014년 12월 8일 개최한 『서울역 고가 프로젝트』 시민토론회에서 토론자로 남대문상인회 회장을 초대하여 토론을 하고, 고가도로와 인접한 중림동, 회현동, 청파동, 공덕동에서 ‘서울역 고가도로 공원화’ 주민설명회를 개최하였다. 하지만 상인과 주민들의 반발로 2015년 1월 12일 개최하려한 ‘서울역 고가도로 활용에 관한 전문가 토론회’가 취소되는 등 반발에 부딪치고 있다.

서울시에서는 고가도로 공원화의 타당한 이유와 고가도로를 공원화할 시에 상인들이 문제로 지적한 교통대책을 제시하지 못하고 있다. 문제점이 해결되지 않고 있는 상황에서 사업의 진행은 상인들의 반대를 일으키고 있다. 또한 상인들은 토론회나 의견제시를 통한 해법마련 보다는 시위, 토론회 반대 등의 방법을 선택하고 있어 마찰이 심해지고 있다.

41) 2014년 10월 13일(월) 오후 7시, FM 98.1 “시사자키 정관용입니다.” 진행: 정관용(한림국제대학원대학교 교수), 출연: 이택근(서울시 도로관리과장), 이민호(남대문상인회 본부장), 이택근과 이민호와의 인터뷰를 참조하였음

5. 서울역 주변 도시계획상의 계획 부지

5.1 서소문 밖 역사유적지 관광 자원화 사업



〈그림 3-68〉 서소문 밖 역사유적지 관광 자원화 사업 대상지
출처 : “서울시 홈페이지,” <http://opengov.seoul.go.kr>

서울시는 서소문공원을 관광자원화하기 위하여 총사업비 518억원을 투자하여 서소문근린공원과 지하주차장을 이용하여 역사공원 및 전시공간 조성을 추진 중이다. 서소문밖 역사유적지 설계공모 당선작은 2014년 6월 30일 발표되었으며, 내년 하반기부터 착공하여 2017년 하반기 개관할 예정이다.

서소문사업대상지는 조선시대 사형장으로 사용돼 신유박해, 사해박해, 병인박해를 받으면서 우리나라에서 가장 많은 신자들이 참수형을 받아 순교한 장소이다. 한국 교회의 첫 세례자인 이승훈, 명도회 초대 회장인 정약종 등 수많은 천주교 신자들이 순교하였다. 이중 44명이 성인의 반열에 올라 역사, 종교적으로 의의가 깊은 곳이다.

서소문사업 대상지는 서울역과 접하여 있을 뿐만 아니라 역사, 문화, 종교적으로 가치가 높아 조성완료시에 많은 사람이 찾는 관광지가 될 것으로 예상된다.

5.2 만리동 예술인 마을 조성



[그림 3-69] 만리동 예술인 마을 조성 대상지

서울시는 2013년 서울역에 인접한 만리동2가 218-105번지 일대 용도지역 변경안 원안을 가결하였다. 예술인 협동조합형 공공주택을 만리배수지에 건설하기 위하여 제 1종 일반주거지역을 제 2종일반주거지역으로 상향하고, 6m 도시계획도로를 신설하기로 결정하였다. 만리동 예술인 협동조합형 공공주택은 올해 하반기 준공 예정이다.

예술인용 임대주택은 문화·예술 분야에서 일하는 무주택 가구 대상으로 주변 시세의 80%수준에서 공급이 가능하게 하는 주택이다. 서울시는 문학, 연극, 영화, 미술, 건축, 극장가, 공연, 음악 등 분야를 가진 50세대를 사전모집하여 29세대를 2013년 11월 최종 선정하였고, 만리동 예술인 협동조합형 공공주택 대표단체의 이름으로 ‘우리동네 우물 프로젝트’라고 이름지어 조합원들이 문화예술 활동을 함께하며 예술인 공동체를 만들기 위하여 노력하고 있다. 또한 만리동 예술인 마을은 입주민이 직접 공공주택 설계에 참여할 수 있게 하였으며, 커뮤니티 및 공용공간 조성에 의견을 반영하였다.

만리동 2가에 예술인 마을이 조성되어지면, 서울역 고가도로 공원화시 예술인들과의 연계를 꾀할 수 있다.

5.3 서울역북부역세권개발 사업



[그림 3-70] 서울역북부역세권 개발사업 위치도 [그림 3-71] 서울역북부역세권 개발사업 조감도
출처 : 문화체육관광부, 서울시, 코레일(2008) 출처 : 문화체육관광부, 서울시, 코레일(2008)

코레일에서는 서울역 북부에 서울역 북부역세권 개발 사업을 추진 중에 있다. 북부역세권 개발사업은 지역 균형발전을 위하여 다기능 복합 문화공간을 조성하고, 아시아 컨벤션 산업의 허브를 만드는 것이다. 개발 대상지는 서울역 북부에 인접한 곳으로 사업기간은 2014년까지였으나 교통영향, 부동산 침체의 문제점에 따른 지적을 받고 늦춰지고 있는 상황이다. 하지만 역세권이라는 지리적 강점과 부지의 대부분이 국유지이거나 코레일 소유이고, 사유지는 3%정도에 불과해 토지보상에 부담이 적어 재추진 중이다.

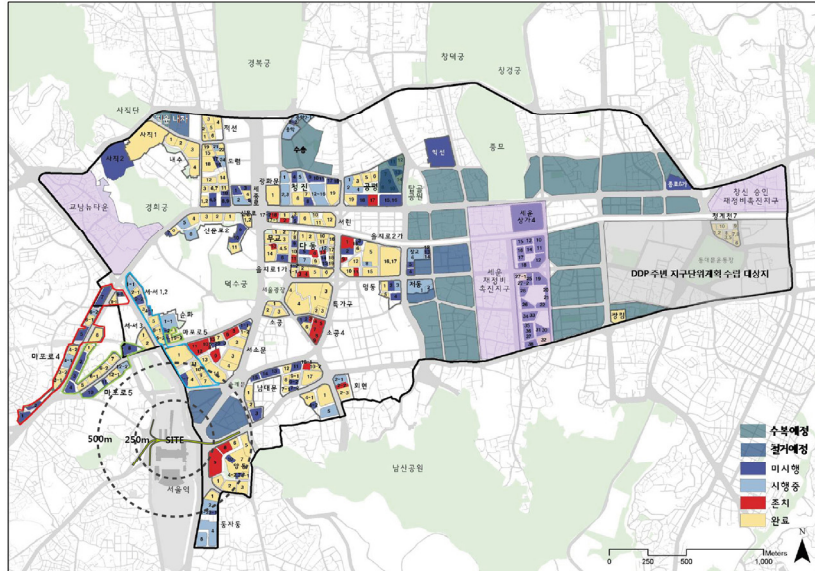
서울역북부역세권개발이 완공될 경우 이용자들이 이용할 수 있는 시설을 고려하여 계획에 적용해야 할 것이다. 또한 공원화된 서울역 고가도로로부터 유입될 유동인구를 고려하여 서울역북부역세권 개발이 진행되어야할 것이다.

[표 3-10] 서울역북부역세권 개발사업

구분	내용
설립목적	아시아 컨벤션산업의 허브, 다기능 복합 문화공간 조성, 균형발전
위치	서울시 중구 봉래2가 122번지 일대
규모	55,826㎡
사업기간	2008 ~ 2014(사업이 늦춰지고 있으나 재추진 중)
사업비	1조 3천억 원
도입시설	국제회의실, 전시장, 업무시설, 주거, 쇼핑, 지원 부대시설 등

출처 : 문화체육관광부, 서울시, 코레일(2008)

5.4 도심부 도시환경정비사업



[그림 3-72] 서울시 도심부 도시환경정비사업 현황
출처 : “서울도시계획포털,” <http://urban.seoul.go.kr>

서울시에서는 도심부의 효율적 토지이용과 도시기능 회복을 위하여 도시환경 정비사업을 시행 중에 있다. 대지로 효율을 다할 수 없는 토지나 과소토지로 인해 도시환경이 불량한 지역, 건축물이 노후 불량 혹은 과도하게 밀집된 지역, 토지의 합리적인 이용이 요청되는 지역이 사업의 대상구역으로 선정되어 진다. 서울역 고가도로에 인접한 양동구역, 서울역서대문1·2구역, 서소문구역, 남대문구역 등이 도시환경정비사업 지역으로 지정되어 사업이 추진되고 있다.

도시환경정비사업은 서울역 서부에는 북서부를 제외하고는 일어나지 않고 있다. 물리적으로 서부와 동부를 직접 연결하는 서울역 고가 공원화 계획이 완공될 경우, 도시환경 정비사업의 혜택을 받은 동부의 자본 및 시민이 서부로 유입될 것이다.

[표 3-11] 서울시 도시환경정비사업 추진 총괄 현황

구분	완료		시행중		미시행		비고	
	전체	도심부	전체	도심부	전체	도심부	전체	도심부
지구수(개)	473	297	228	132	45	27	200	138
면적(ha)	265	164	120	71	41	18	104	75

출처 : “서울도시계획포털,” <http://urban.seoul.go.kr>

6. 대상지 주요 쟁점사항

- 단절된 동서축 연결의 기회

서울역 고가도로는 철도로 인하여 단절된 동쪽과 서쪽 지역을 이어 차들이 지나다니기 편리하게 만들었다. 하지만 동서의 사람과 사람사이의 교류는 일어나지 못하고 있다. 공원화를 통한 보행로의 조성은 동서연결의 기회가 될 수 있다.

- 역사문화자원의 산재

서울역 주변에는 옛 서울이 갖고 있는 역사문화자원들이 산재하여 있다. 서울역 고가도로 공원화시에 이 역사문화자원의 조망, 연결, 활용할 수 있는 계획 수립이 필요하다.

- 구조물의 안정성 확보

2006년 12월에 실시한 정밀안전진단에 따르면 서울역 고가도로는 D등급을 받았다. 공원화시에는 구조물의 안정성확보가 우선시 되어야 한다.

- 접근성 취약

서울역 고가도로는 고가차도로 차가 다니는 곳이다. 해외사례에서는 주로 고가철도가 공원화의 대상이 되는데 이것은 고가철도는 고가차도와 달리 접근성이 좋다는 점에서 차이가 있다. 하지만 고가차도는 진입시에 최소 두 차선을 양노선에 보유하고 있어서 접근성이 매우 떨어진다. 이를 극복할 방안이 필요하다.

- 도로교통 대책 필요

서울역 고가도로는 현재 이용되고 있는 교통 인프라스트럭처이다. 공원을 조성할 시에는 도로교통에 최대한 영향을 끼치지 않도록 조성되어야 한다.

- **조성단계에서부터의 시민단체 참여**

시민단체가 최초로 공원의 기획단계에서부터 참여하고 있다는 점에서 시사점을 갖고 있다. 시민단체, 시민, 행정가, 전문가의 협력 과정에의 디자인이 필요하다.

- **공원이용자의 안전 확보**

서울역고가도로는 최고높이 17m이다. 고가도로에서 떨어질 시에 위험성을 가지고 있기 때문에 공원이용자의 안전 확보가 중요하다.

- **조성 및 유지관리비**

고가도로 조성에 쓰이는 비용으로 약 300억원이 예상되고 있으며, 고가공원 조성시 관리비 또한 지속적으로 발생하게 된다. 관의 예산으로만 지속하기에는 서울시에 부담이 많이 가기 때문에 이에 따른 대책이 필요하다.

- **주변지역단체 및 주민과의 갈등**

고가도로의 공원화에 대하여 주변지역단체의 반발이 일어나고 있으며, 그 이유는 주민들과의 충분한 협의를 거치지 않았다는 것이다. 이 문제를 해결하기 위하여 관과 시민간의 원활한 소통이 필요하다.

- **서울역 동서부의 지역격차**

서울역을 기점으로 동부는 도심부로 구분되어 낙후된 지역의 도시환경정비사업을 시행하고 있으나 서부는 서북부를 제외하고 혜택을 받지 못하고 있다. 또한 동부는 상업지역으로 지정되어 상대적으로 개발이 되어있지만 서부는 일반주거지역으로 개발이 제한되어있다. 서울역 고가도로 공원화를 통해 상대적으로 낙후한 서부의 지역격차를 줄이도록 유도하여야 한다.

제3절 시민의견 조사

1. 1차 설문조사

1.1 설문조사의 개요

1차 설문조사는 서울역 고가개방행사에 참여한 참가자의 일반적인 특징, 공원 이용행태조사, 공원화사업에 대한 인식 조사, 서울역 고가공원 조성을 위한 조사, 서울역 고가공원 운영 및 관리를 위한 조사를 위하여 실시하였다. 조사는 서울역 고가도로 개방행사 당일인 2014년 10월 12일 일요일 12시에서 16시 사이에 실시하였으며 설문대상은 서울역고가 개방행사참여자들을 대상으로 하였다. 총 80개의 유효자료를 취득하였다.

주요 설문내용은 다음과 같다.

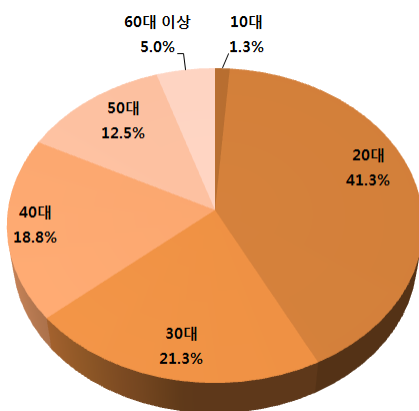
[표 3-12] 1차 설문 주요내용

구분		내용
개인신상	개인특성	1. 성별 2. 연령 3. 직업 4. 학력 5. 거주지(서울시와 타지역으로 구분) 6. 소속
일반적 공원이용행태	방문빈도, 이용시간, 체류시간,	7. 평소에 공원을 얼마나 자주 가십니까? 8. 주로 어느 시간대에 공원을 이용하십니까? 9. 보통 공원에 어느 정도 머무십니까?
사업인식조사	인식유무, 정보취득경로, 참여의식과악	10. 이 사업에 관하여 들어보신적이 있습니까? 10-1 서울역 고가도로 조성과정에 시민 참여가 필요하다고 생각하십니까? 11. 서울역 고가도로 공원 조성과정에 시민참여가 필요하다고 생각하십니까?
공원조성을 위한 조사	비전, 목적, 시설	12. 서울역 고가공원을 만들 때 가장 중요한 것은 무엇이라고 생각하십니까? 13. 서울역 고가공원을 방문한다면 어떤 목적으로 방문하시겠습니까? 14. 고가공원에 어떤 시설이 생겼으면 좋겠습니까?
공원운영 및 관리를 위한 조사	관리주체, 예술도입여부, 기부참여의사, 입장비 지불의사	15. 조성된 공원의 운영 및 관리는 누가 하여야 한다고 생각하십니까? 16. 고가공원에 공연 및 예술 전시를 한다면, 관람을 위해 방문하실 의사가 있으십니까? 17. 공원 기부문화를 제안한다면 참여하실 의사가 있으십니까? 18. 공원의 유지관리를 위하여 입장비를 낸다면, 얼마를 지불하실 의사가 있으십니까?
기타	소통방법	19. 공원조성에 있어서 시민과의 소통은 어떠한 방식으로 이루어져야 한다고 생각하십니까?

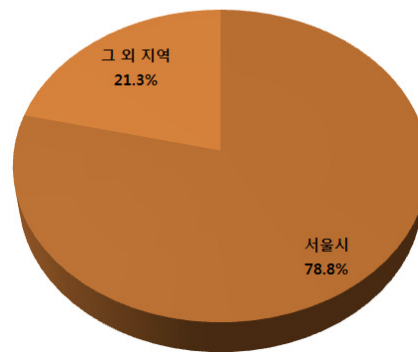
1.2 설문조사의 결과

1.1.1 응답자 일반적 특성

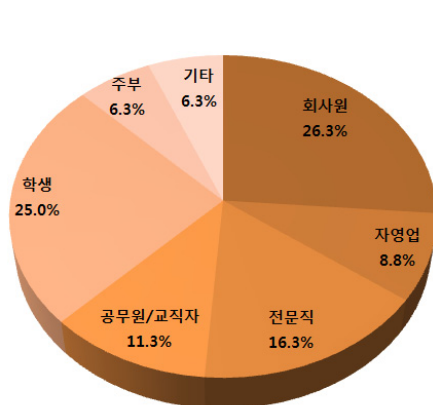
응답자는 20대가 41.3%로 두드러지며, 30대가 21.3%로 뒤를 이었다. 또한 응답자의 78.8%가 서울시가 거주지라도 답하였다. 응답자의 소속은 일반시민이 80%, 그 외 공무원, 시민단체, 자원봉사자 등이 나머지 20%로 나타났다.



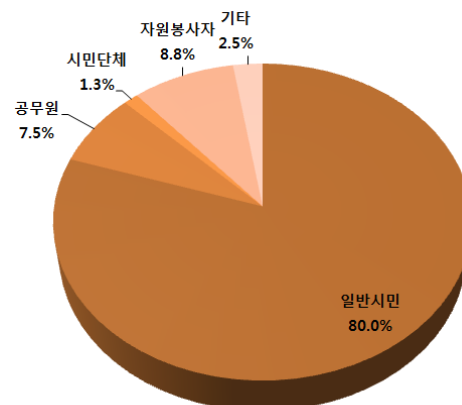
[그림 3-73] 응답자 연령
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-74] 응답자 거주지
(단위 : 퍼센트)



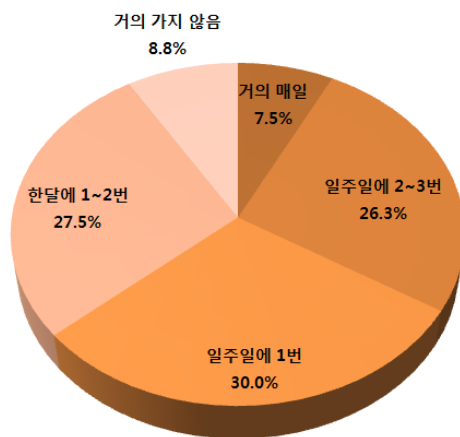
[그림 3-75] 응답자의 직업
(단위 : 퍼센트)



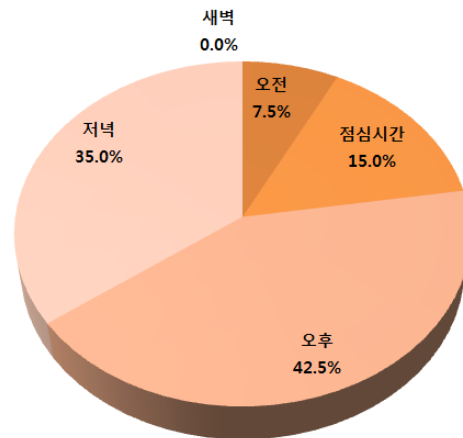
[그림 3-76] 응답자 소속
(단위 : 퍼센트)

1.1.2 일반적 공원이용행태

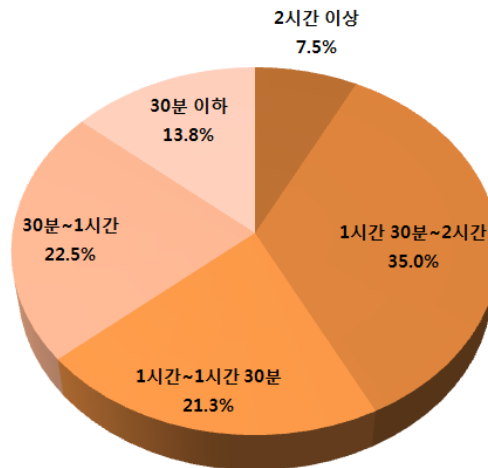
일주일에 1번 공원을 방문한다고 응답한 사람이 30%, 한달에 1 ~ 2번 공원을 방문한다고 응답한 사람이 27.5%로 나타났다. 응답자는 공원방문을 주로 오후에 42.5%, 저녁에 35.0%에 한다고 답하였다. 공원 체류시간은 주로 1시간 30분 ~ 2시간 35%, 1시간에서 1시간 30분 21.3%로 나타났다.



[그림 3-77] 방문빈도
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-78] 방문시간
(단위 : 퍼센트)

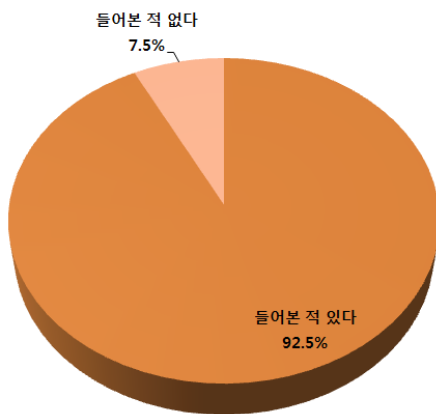


[그림 3-79] 체류시간
(단위 : 퍼센트)

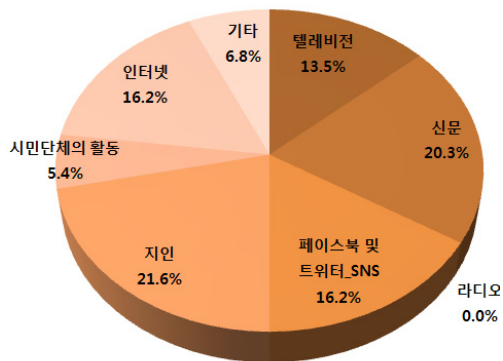
1.1.3 고가공원조성 인식조사

응답자의 92.5%가 고가공원조성 사업이 추진 중인 것을 들어본 적 있다고 답했다. 접한 경로는 지인 21.6%, 신문 20.3% 순으로 나타났다.

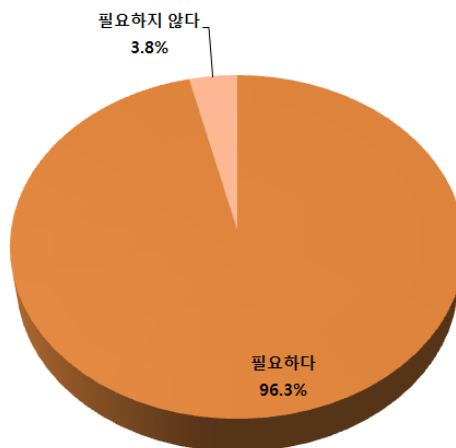
응답자의 96.3%가 공원조성에 있어서 시민참여가 필요하다고 응답하였다.



[그림 3-80] 고가공원화 인식여부
(단위 : 퍼센트)



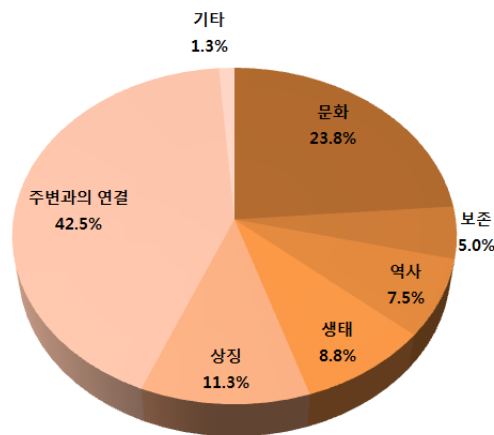
[그림 3-81] 인식 경로
(단위 : 퍼센트)



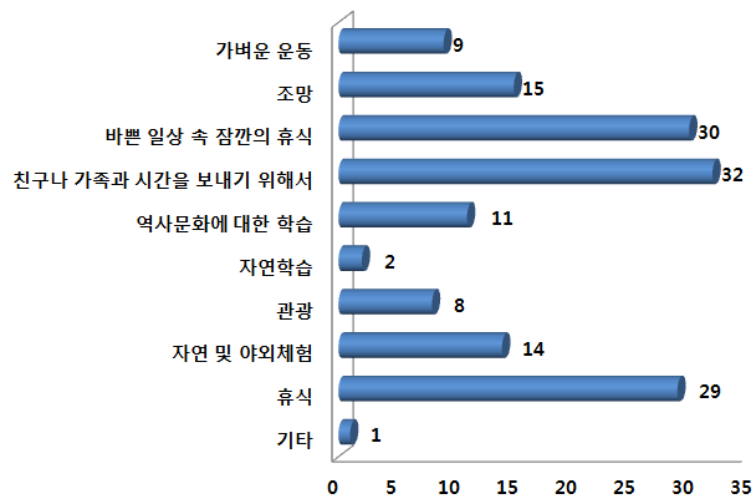
[그림 3-82] 시민참여 필요성여부
(단위 : 퍼센트)

1.1.4 고가공원조성을 위한 조사

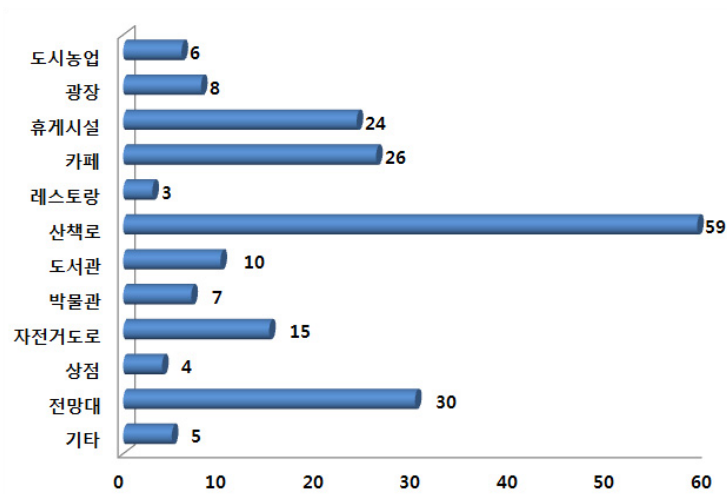
응답자가 고가공원 조성시 42.5%가 주변과의 연결이 중요하다고 답하였다. 공원이 조성되어졌을 시에 방문 목적으로는 ‘친구나 가족과 시간을 보내기 위해서’은 32회, ‘바쁜 일상 속 잠깐의 휴식’은 30회, 휴식은 29회 응답하였다. 공원 내에 조성되길 희망하는 시설로는 산책로가 59회로 두드러지게 나타났으며 전망대 30회, 카페 26회, 휴게시설 24회로 나타났다.



[그림 3-83] 중요도 조사
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-84] 방문 목적
(단위 : 빈도수)

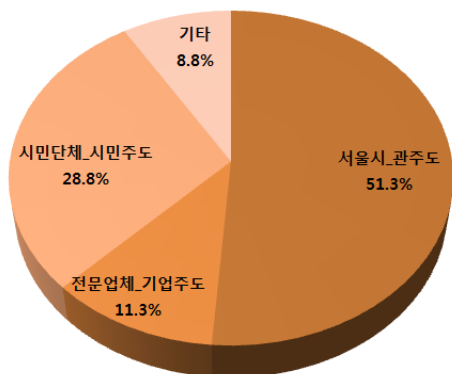


[그림 3-85] 조성되기 희망하는 시설
(단위 : 퍼센트)

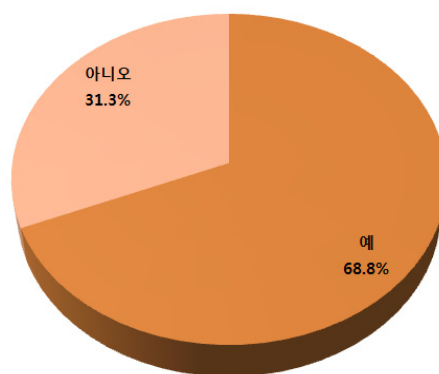
1.1.5 고가공원 운영 및 관리를 위한 조사

응답자의 51.3%가 서울시가 관주도로 고가공원을 운영 및 관리하여야 한다고 응답하였으며, 응답자의 68.8%가 공연 및 예술도입에 찬성한다고 응답하였다.

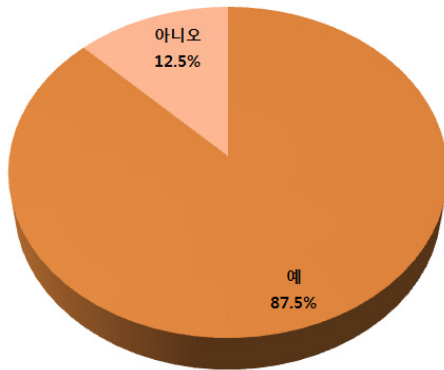
응답자의 87.5%가 고가공원조성을 위한 기부금에 참가할 의사가 있다고 응답하였으며, 응답자의 62.5%가 고가공원의 유지관리를 위하여 입장비를 낼 의사가 있다고 응답하였다. 입장비로 기재한 금액 중 1000원이 26회로 가장 빈도수가 높게 나타났다.



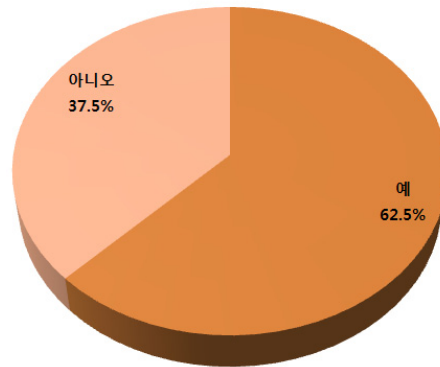
[그림 3-86] 운영 및 관리권
(단위 : 퍼센트)



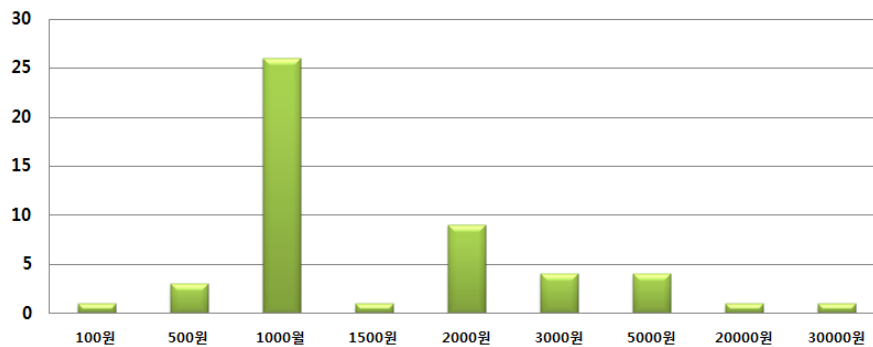
[그림 3-87] 공연 및 예술도입 여부
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-88] 기부 참여의사
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-89] 입장료 지불의사
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-90] 입장료 지불희망자가 기재한 입장비
(단위 : 빈도수)

1.1.6 공원조성에 있어서 시민과의 소통 방법 조사

공원조성을 조성할 위한 소통 방법에 대한 질문에 시민들은 크게 온라인과 오프라인을 통한 방법을 제시하였다. 온라인을 통한 방법으로는 홈페이지 운영, SNS를 통한 여론 조사를 들 수 있고, 오프라인으로는 공청회, 인터뷰, 우편접수, 아이디어공모, 개방행사, 시민토론회, 운영협의체 운영, 주민 및 주변 상인과의 대화, 여론수렴 등을 방안으로 답하였다. 그 중 공청회가 기재횟수가 가장 많았다.

[표 3-13] 시민이 답한 공원 조성에 있어서 소통방법

구분	내용
온라인	홈페이지 운영, SNS를 통한 여론조사
오프라인	공청회, 인터뷰, 우편접수, 아이디어공모, 개방행사, 시민토론회, 운영협의체 운영, 주민 및 주변 상인과의 대화, 여론수렴

1.3 설문조사의 시사점

1차 설문조사는 서울역 고가도로 개방행사 당시 한정된 시간에 방문한 사람들만을 대상으로 하였기에 의미가 있다. 응답자들은 자발적으로 고가도로 개방행사에 참여하였기 때문에 서울역 고가도로 공원화에 관심을 갖고 있는 표본이다. 1차 설문을 통해 도출한 이슈는 여섯 가지이다.

첫째, 시민들은 공원조성에 있어서 시민참여의 중요성을 인식하고 있다. 정부에서 서울역 고가도로 공원화 사업의사를 밝히고 거의 동시에 고가공원화에 대해서 시민과 의견을 나누기 위한 ‘고가산책단’이라는 시민단체가 생겨났다. 공원조성에 있어서 계획단계에서부터의 시민참여는 초기이기 때문에 면밀한 협력적 거버넌스 구축을 통한 시민참여의 유도가 필요하다.

둘째, 시민들은 ‘주변과의 연결’을 공원 조성시에 가장 중요한 점으로 꼽았다. 과거 서울역에 철도가 놓이면서 동서의 단절이 일어났고 이것은 오랜시간 지속되고 있다. 고가도로의 공원화는 보행로를 통하여 서울역 동부와 서부를 이을 수 있다는 점에서 이슈를 갖고 있다.

셋째, 공원은 휴식과 친구, 가족 간의 시간을 보낼 수 있는 공간으로 조성해야 한다. 응답자의 과반수가 휴식과 가족과의 시간을 보내기 위하여 고가공원을 방문하겠다고 응답하였다. 서울역 고가도로는 우리나라의 다이내믹한 도시를 전망할 수 있는 장소이지만, 역동적인 형태의 공간보다는 휴식과 대화가 가능한 쾌적한 공간이 되어야 한다.

넷째, 시민의 과반수가 운영 및 관리는 서울시가 주도하여야 한다고 응답하고 있다. 최근 미국의 성공적인 시민주도의 공원관리 사례인 하이라인이나 센트럴 파크는 주민들이 적극성을 가지고 공원관리의 주체로서 역할을 할 수 있는 것을 알 수 있다. 하지만 아직까지 서울역 고가공원화에 있어서 공원관리의 주체는 서울시가 주도하여야 한다고 응답하고 있는 것으로 보아 의식의 개선, 혹은 조성과정에서 있어서 적극적인 주민 참여를 통하여 공원에 대한 주인의식을 갖게 할 필요

가 있다.

다섯째, 시민들은 공원 조성에 있어서 기부문화에 대해 긍정적인 반응을 보이고 있다. 우리나라는 공원기부문화에 대하여 다소 낮은 부분이 있지만, 시민의식이 변화하고 있기 때문에 도입을 하여야 할 시기이다.

여섯째, 공원유지관리를 위하여 입장료가 필요하다면 기꺼이 내겠다는 사람들이 늘고 있다. 우리나라는 공원 방문에 있어서 입장료를 부과하지 않고 있으며, 관의 자금만을 통한 공원의 유지 및 관리는 많은 어려움을 겪고 있다. 시민이 조금만 더 적극적인 태도를 가질 수 있게 유도한다면 유지관리가 많이 드는 특수한 공원에 있어서 입장료의 부과가 가능할 수 있을 것이다.

2. 2차 설문조사

2.1 설문조사의 개요

2차 설문조사는 서울역 고가도로 주변 사람들의 일반적인 특징, 일반적인 공원이용행태조사, 공원조성 찬반조사, 공원화사업에 대한 인식 조사, 서울역 고가공원 조성을 위한 조사, 서울역 고가공원 운영 및 관리를 위한 조사를 위하여 실시하였다. 조사는 2014년 11월 20일에 실시하였으며 대상지 주변지역인 중림동, 만리동1가, 서계동, 남대문로5가, 남창동을 대상으로 하였다. 총 70개의 유효자료를 취득하였다.

주요 설문내용은 다음과 같다.

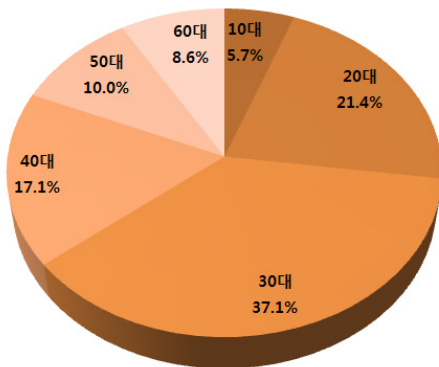
[표 3-14] 2차 설문 주요내용

구분		내용
개인신상	개인특성	1. 성별 2. 연령 3. 직업 4. 학력 5. 거주지
일반적인 공원이용행태	방문빈도, 이용시간, 체류시간,	7. 평소에 공원을 얼마나 자주 가십니까? 8. 주로 어느 시간대에 공원을 이용하십니까? 9. 보통 공원에 어느 정도 머무십니까?
공원조성 찬반 조사	찬반조사	10. 고가도로에 공원을 조성하는데 동의하십니까? 10-1 고가도로는 왜 공원화되어야 한다고 생각하십니까? 한 줄로 답해주세요.
사업인식조사	인식유무, 정보취득경로, 참여의식파악	11. 이 사업에 관하여 들어보신적이 있습니까? 11-1 서울역 고가도로 조성과정에 시민 참여가 필요하다고 생각하십니까? 12. 서울역 고가도로 조성과정에 시민참여가 필요하다고 생각하십니까?
공원조성을 위한 조사	비전, 목적, 시설	13. 서울역 고가공원을 만들 때 가장 중요한 것은 무엇이라고 생각하십니까? 14. 서울역 고가공원을 방문한다면 어떤 목적으로 방문하시겠습니까? 15. 고가공원에 어떤 시설이 생겼으면 좋겠습니까?
공원운영 및 관리를 위한 조사	관리주체, 예술도입여부, 기부참여의사,	16. 조성된 공원의 운영 및 관리는 누가 하여야 한다고 생각하십니까? 17. 고가공원에 공연 및 예술 전시를 한다면, 관람을 위해 방문하실 의사가 있으십니까? 18. 공원 기부문화를 제안한다면 참여하실 의사가 있으십니까?
기타	소통방법	19. 공원조성에 있어서 시민과의 소통은 어떠한 방식으로 이루어져야 한다고 생각하십니까?

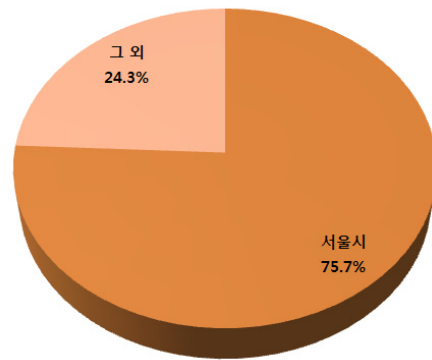
2.2 설문조사의 결과

2.2.1 응답자 일반적 특성

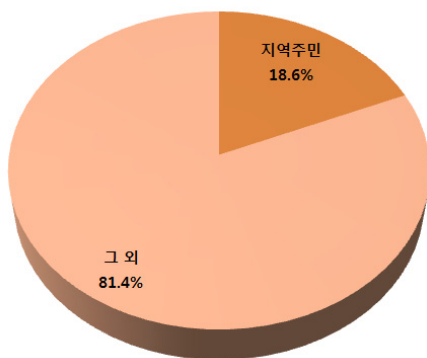
응답자의 37.1%가 30대로 나타났으며, 20대가 21.4%, 40대가 17.1%라고 응답하였다. 응답자의 75.7%가 서울시에 거주하고 있다고 답하였다. 또한 응답자의 18.6%가 중립동, 만리동1가, 서계동에 사는 지역주민으로 나타났다. 응답자의 직업은 회사원 37.1%, 자영업자가 21.4%로 나타났다.



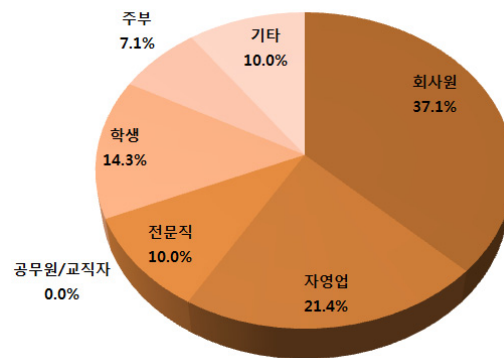
[그림 3-91] 응답자 연령
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-92] 응답자 거주지
(단위 : 퍼센트)



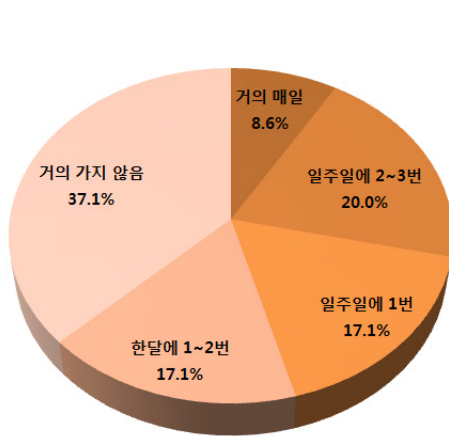
[그림 3-93] 지역주민 설문비율
(단위 : 퍼센트)



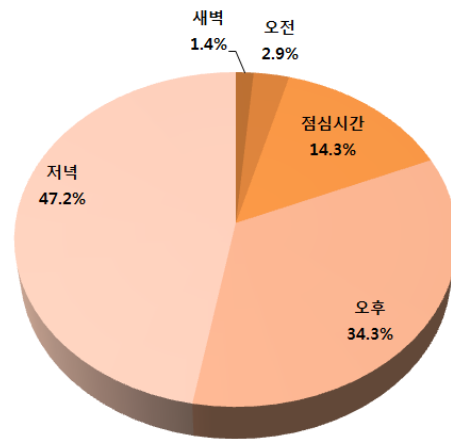
[그림 3-94] 응답자의 직업
(단위 : 퍼센트)

2.2.2 일반적 공원이용행태

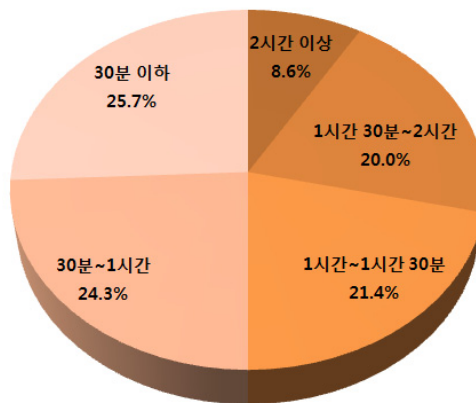
일주일에 1번, 한 달에 1~2번 방문한다고 응답한 사람이 각각 17.1%로 동일하게 나타났다. 응답자의 공원방문은 주로 저녁에 47.2%, 오후에 34.3%에 한다고 응답하였다. 공원 체류시간은 30분 이하 25.7%, 30분에서 1시간은 24.3%로 나타났다.



[그림 3-95] 방문빈도
(단위 : 퍼센트)



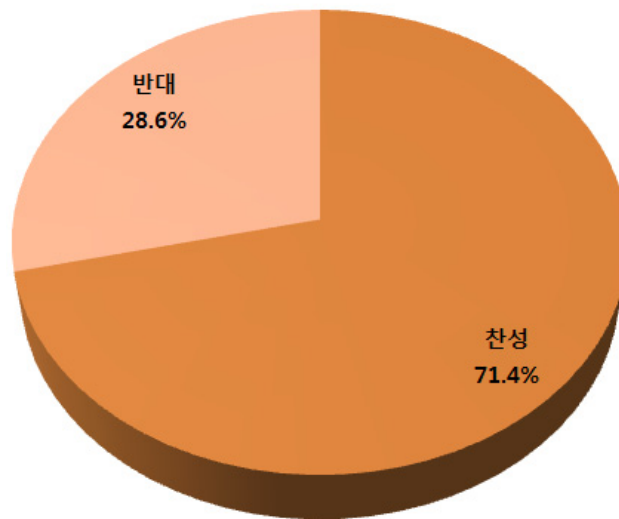
[그림 3-96] 방문시간
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-97] 체류시간
(단위 : 퍼센트)

2.2.3 고가공원화 사업 찬반조사

응답자의 71.4%가 고가공원조성 사업이 추진하는 것에 찬성하였으며 28.6%가 반대한다고 답하였다. 응답자가 기입한 대상지 공원화에 찬성하는 이유를 분석하였을 때 6가지 카테고리인 ‘휴식’, ‘상징’, ‘문화’, ‘자연’, ‘공원’, ‘철거비용’ 등으로 나뉜다. 응답자들은 휴식, 문화, 자연 공간, 공원을 필요로 하고 있었으며, 고가의 상징성, 철거비용 등을 이유로 답하고 있었다.



[그림 3-98] 공원화 찬반 조사결과
(단위 : 퍼센트)

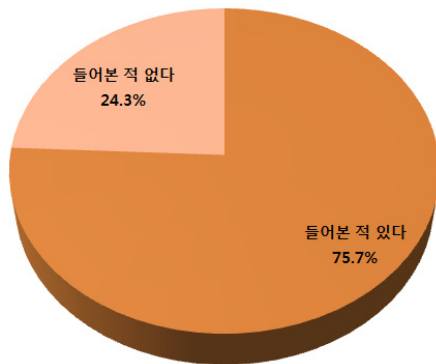
[표 3-15] 공원화에 찬성하는 이유

구분	응답자 기입내용
휴식	재활용, 역사적 가치 등을 활용한 휴식공간은 좋은 아이디어, 도심속 휴식, 휴게시설 필요, 휴식공간, 도심 속 멋진 휴식처가 될 듯, 답답한 도심에서 시민들에게 휴식을 줄 수 있음, 도시에 시민휴식공간이 필요하므로
상징	상징적인 의미, 유적으로 가치가 있다고 생각한다, 역사성, 상징성
문화	문화적으로 도움 됨, 시민들의 문화공간 조성
자연	쾌적한 자연환경, 삭막한 도시공간에 숨이 트일 듯
공원	서울에 공원이 부족해서, 공원자체가 긍정적이다
철거비용	철거하는데 비용이 들어서, 철거하는데 많은 비용이 들기 때문에
기타	새로운 시도, 지역 활성화

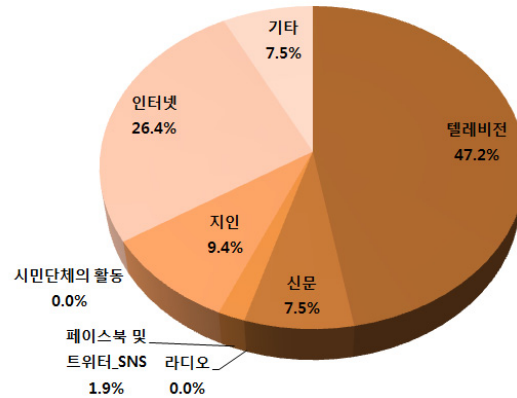
2.2.4 고가공원조성 인식조사

응답자의 75.7%가 고가공원조성 사업이 추진 중인 것을 들어봤다고 답하였다. 접한 경로는 텔레비전 47.2%, 인터넷 26.4% 순으로 나타났다.

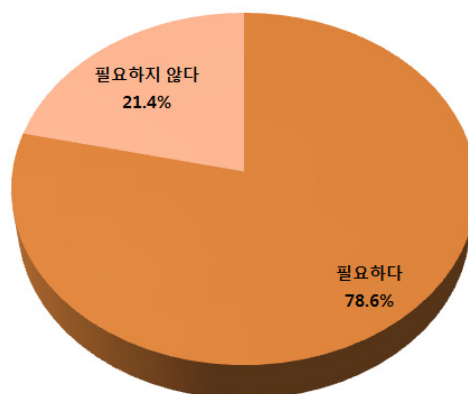
공원 조성에 있어서 응답자의 78.6%가 공원조성에 있어서 시민참여가 필요하다고 응답하였다.



[그림 3-99] 고가공원화 인식 여부
(단위 : 퍼센트)



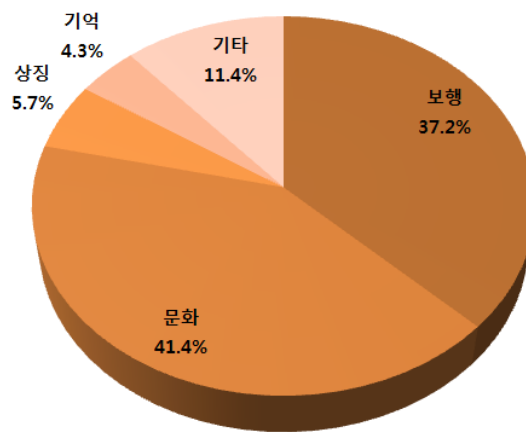
[그림 3-100] 인식 경로
(단위 : 퍼센트)



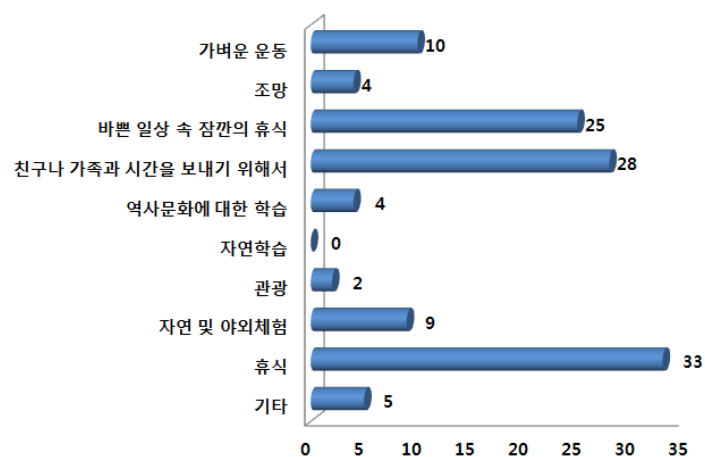
[그림 3-101] 시민참여 필요성 여부
(단위 : 퍼센트)

2.2.5 고가공원조성을 위한 조사

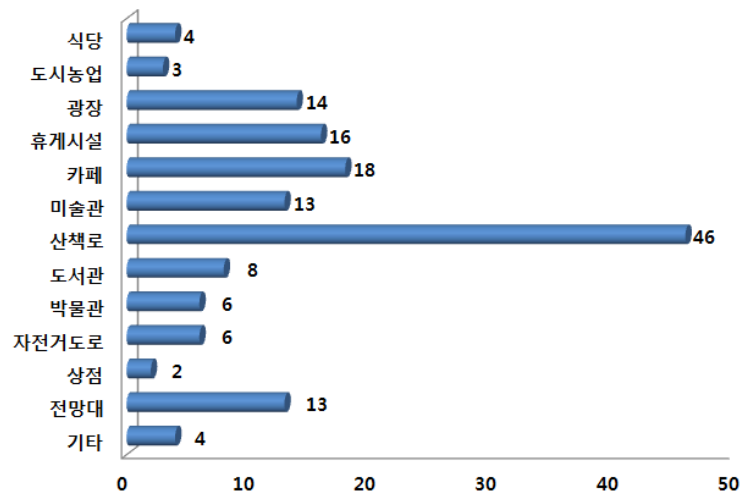
응답자가 고가공원 조성시 41.4%가 ‘문화’가 중요하다고 답하였으며 ‘보행’이 37.2%로 나타났다. 공원이 조성되어졌을 시에 방문 목적으로는 ‘휴식’은 33회, ‘친구와 가족과 시간을 보내기 위해서’은 28회, ‘바쁜 일상 속 잠깐의 휴식’은 33회 응답하였다. 공원 내에 조성되길 희망하는 시설로는 ‘산책로’가 46회로 두드러지게 나타났으며 ‘카페’ 18회, ‘휴게시설’ 16회, ‘광장’ 14회로 나타났다.



[그림 3-102] 중요도 조사
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-103] 방문 목적
(단위 : 빈도수)

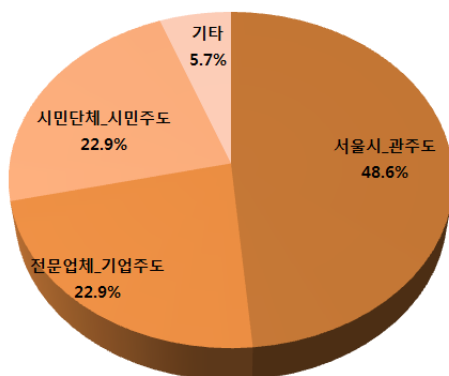


[그림 3-104] 조성되기 희망하는 시설
(단위 : 빈도수)

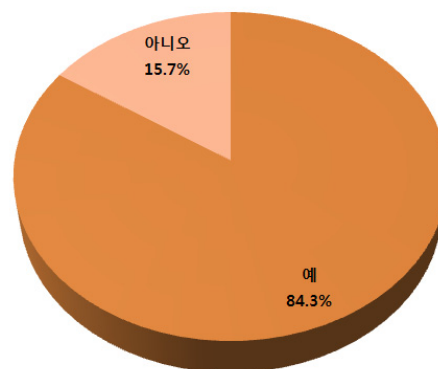
2.2.6 고가공원 운영 및 관리를 위한 조사

응답자의 48.63%가 서울시가 관주도로 고가공원을 운영 및 관리하여야 한다고 응답하였으며, 응답자의 84.3%가 공연 및 예술도입에 찬성한다고 응답하였다.

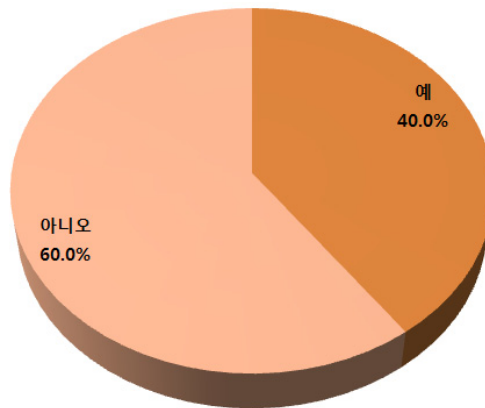
응답자의 60.0%가 고가공원조성을 위한 기부에 참여할 의사가 있다고 응답하였으며, 40%가 참여하지 않겠다고 응답하였다.



[그림 3-105] 운영 및 관리권
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-106] 공연 및 예술 도입 여부
(단위 : 퍼센트)



[그림 3-107] 기부 참여의사
(단위 : 퍼센트)

2.2.6 공원조성에 있어서 시민과의 소통 방법 조사

공원조성을 조성할 위한 소통 방법에 대한 질문에 시민들은 크게 온라인과 오프라인을 통한 방법을 제시하였다. 온라인을 통한 방법으로는 서울시 홈페이지에 별도 카테고리 마련, 인터넷 조사를 제시하였으며, 오프라인으로는 공청회, 공원 화사업홍보, 지역주민 및 주변 상인의 의견수렴, 장기간 대화를 방안으로 답하였다.

[표 3-16] 시민이 답한 공원 조성에 있어서 소통방법

구분	내용
온라인	서울시 홈페이지에 별도 카테고리 마련, 인터넷 조사
오프라인	공청회, 공원화사업홍보, 지역주민 및 주변 상인의 의견수렴, 장기간 대화

2.3 설문조사의 시사점

2차 설문조사를 통하여 도출한 이슈는 일곱 가지가 있다.

첫째, 고가도로 공원화에 긍정적이다. 서울역 고가공원화에 대하여 대다수가 긍정적으로 응답하였다. 하지만 부정적인 의견을 보이는 응답자들이 있기 때문에 이들에 대한 의견을 수렴하여 갈등관계 해결할 필요가 있다.

둘째, 공원 조성에 있어서 시민참여를 중요하게 인식하고 있다. 주변 지역 사람들의 참여는 공원이 지역에 밀착하여 조성될 수 있게 도와준다. 시에서는 고가 개방행사 및 시민 아이디어 공모를 하여 시민들의 참여를 이끌고 있다. 다양한 시도를 통해서 공원 조성 사업에 있어서 시민참여를 이끌어야한다.

셋째, 공원조성에 있어서 ‘문화’를 가장 중요한 점으로 꼽았다. ‘서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모’의 분석을 통해 도출한 키워드인 ‘보행’, ‘문화’, ‘상징’, ‘기억’을 선택지로 설문한 결과 ‘문화’의 선택 빈도수가 가장 높게 나타났다. 서울역 고가공원은 서울의 문화를 담을 수 있는 공간으로 조성되어야 한다.

넷째, 공원은 휴식과 친구, 가족 간의 시간을 보낼 수 있는 공간으로 조성해야 한다. 지역주민들은 과반수가 휴식과 가족과의 시간을 보내기 위하여 고가공원을 방문하겠다고 응답하였다. 지역주민들이 공원에 방문하여 편안하게 쉴 수 있는 공간으로 조성되어야 한다.

다섯째, 홍보에 있어서 텔레비전의 매체 역할이 두드러진다. 서울역 고가공원화 사업은 빠른 사업 추진으로 인해서 홍보의 어려움이 있으나, 텔레비전으로 인하여 사람들이 인식하고 있다. 홍보 및 소통의 매체로서 텔레비전을 활용하여야 한다,

여섯째, 약 절반이 운영 및 관리는 서울시가 주도하여야 한다고 응답하고 있다. 아직까지 우리나라에서 시민단체가 자발적으로 공원의 운영 및 관리를 한다는 것은 익숙하지 않다. 지역주민들이 공원조성 참여할 수 있도록 유도하고 주인 의식을 갖게 한다면 자발적인 참여를 이끌 수 있을 것이다.

일곱째, 공원 조성에 있어서 기부문화에 대해 긍정적인 반응을 보이고 있다. 지역 주민들의 과반수 이상이 공원조성을 위한 기부에 참여 의사가 있다고 응답하였다. 큰 금액의 기부문화보다는 작은 부분의 기여를 할 수 있는 기부문화 제안이 필요하다.

3. 인터뷰

3.1 인터뷰 진행

인터뷰는 크게 대상지 주변지역인 중림동, 만리동1가, 서계동, 남대문로5가, 남창동과 남대문시장으로 나누어 진행하였다. 인터뷰 일시는 2014년 11월 20일, 21일 두 차례 걸쳐 시행하였고, 지역상인 10명, 지역주민 2명을 대상으로 하였다. 인터뷰 질문은 서울역고가도로 공원화예의 찬성과 반대의 여부를 파악하고, 어떤 것이 고려되어야할 것인가로 이루어졌다.

인터뷰에 따른 내용은 아래와 같다.



[그림 3-108] 인터뷰 사진

3.2 인터뷰 내용

3.2.1 대상지 주변지역

- 라튀순 친구네(중구 퇴계로 36)

“우리 같은 상인들은 먹고사는 터전이 여기이니까 삶이 걸려있죠. 차로 왔다갔

다하는 사람들이 모두는 아니지만 말이에요. 예전부터 고가도로는 중심도로였어요. 이 길을 잘라버리면 차량문제가 생기니까 반대예요. 상권이라는 건 유동인구가 없으면 좋은 거니까 좋아할 일은 없죠. 서울시에서 공원을 조성함으로서 드러나는 좋은 점 나쁜 점을 말해줬으면 좋겠어요. 노숙자들에 대한 대안도 필요한데 그런 소통이 없으니까... 고가도로가 위험하다고 평가되었으면 걸어다니는 것도 위험할 거예요. 이럴 바에야 없애는 게 낫지. 염천시장 길은 지금도 밀리는데 어찌려고. 그림을 보여주면 상권을 활성화한다는 걸 알 수 있을 텐데 그런 것을 안 보여주잖아요. 여기로 넘어오는 물류가 엄청난데 사설주차장에 대한 대책이 필요해요, 주차비가 25만원까지 나와. 지주 맘대로 아주 자기 멋대로야. 횡포야 너무 많이 받아.” (라튀순 사장님, 50대 남성, 권OO)

“난 여기서 태어나고 여기서 자랐어. 고가도로를 공원화 하며 염천교로 돌아가야하는데. 염천교 얼마나 막히는 다리인데... 그리고 너무 오래된 다리야. 그건 너무 위험해. 이 사람들이 전부다 염천교로 돌아서 다닌다고 생각해봐. 물론 보수공사를 계속해왔지만 너무 위험해. 이곳에서는 차선을 하나씩은 막아야할 것이 아니야. 좀 더 합리적인 방안을 생각해야한다고 봐. 공원 만드는 게 나쁘지는 않아 하지만 여러 가지 여건을 봐야지. 염천교 구간이 지금도 밀리는데 어떻게 할 건지.” (라튀순 아주머니, 50대 여성, 전OO)

· 영일안경(중구 남대문로5가 187)

“찬성하는 입장은 아니구요. 공원 만들면 교통문제도 좀 있을 것 같고, 안전상의 문제가 있는 것 같아요. 오래 있다보니 교통문제는 어떻게든 있을 것 같고, 분명 안되는 점이 있는 것 같아요. 개선점을 어느 정도 보완했겠지만, 딱봐도 막힐 수밖에 없어요. 또 한 가지 우려가 되는 것은 누가 올라가서 자살하지 않을까? 하는 거랑 공기가 정말 괜찮을까 생각도 드네요.” (40대 초반 남성, 홍OO)

- CUBO coffee(중구 남대문로5가 240번지)

“공원 만든다는 데에는 찬성해요. 하지만 우리 의견을 얘기한다고 반영될까요? 전 정치에 약간 방관하는 스타일이에요. 어떻게든 의견이 반영된다면 너도 나도 말할텐데요. 청계천이랑 비슷하게 얘기한다고 반영될까 싶네요. 서울역에서 출근할 때 노숙자들을 많이 보는데, 공원이 되면 노숙자들이 썩 깔릴꺼예요. 고가도로가 안정성 문제도 있고요.” (직원, 30대 중반 남성, 이OO)

- 전주기사식당(용산구 만리재로 190-1)

“공원 만드는데 반대해. 노숙자들이 점거해 버리지 사람이 오겠어? 좋은 데로 만들어서 즐겁게 지내면 되는데 서울역하고 가까워서 힘들어. 교통문제도 있고, 장사도 안 되고 노숙자들 때문에 힘들어. 공원 만들어지고 사람 오는 건 관계없는데... 차봐 세울 곳도 없어질 거야.” (아주머니, 60대 여성, 오OO)

- 나주집 순대국 전문 기사식당(중구 만리재로 205-1)

“있는 게, 고가도로를 놔두는 게 낫죠. 차를 여기에 댈 수 있잖아요. 그렇죠? 이게 없다면 사정이 나빠지고 먹고 사는 게 어려워져요. 공원이 만들어지고 장사가 잘 되고 말고는 서울역이라 별 상관이 없어.” (아주머니, 50대 여성, 최OO)

- 정일 온누리 약국(서울 중구 청파로 437)

“여기 손기정공원도 있고, 공원 많은데 공원 만들게 뭐야. 차량이 어디로 댕겨. 남대문시장이 사장되는거야. 지금도 차 막혀서 고생인데 어찌려고” (60대 남성, 김OO)

- 청파어린이공원(용산구 청파동)

“전 공원이 만들어졌으면 좋겠어요. 차가 막히고 이런 것은 워낙에 그러니까...

접근성이 좋게, 자주 이용할 수 있게 하는 게 좋지 않을까요? 사시사철을 느낄 수 있게 되었으면 좋겠어요.” (지역주민, 30대 여성, 이OO)

“난 무조건 반대야. 서울역 고가 교통체증이 늘어나고 노숙자들이 너무 많아서 노숙자공원이 될 거야. 예전엔 노숙자들 때문에 강도, 살인이 많았다고, 결국엔 사람들이 위협해서 안갈 거야.” (지역주민, 60대 남성, 김OO)

3.2.2 남대문시장

- 서울원아동복(중구 남대문시장8길 7)

“문제가 있지. 길이 공원화되면 물류운반도 그렇고 찾길도 그렇고 말이 안 된다는 거지. 좋은 찾길을 뒤흔들려고 공원화해 그래야 할 이유가 없잖아. 주변에 맨 공원인데.” (50대 남성, 김OO)

- 사탕상인

“난 오늘 아침 기사 봤는데 그렇지 않아도 제래시장이 죽어가고 있는데. 공원만 들면 제래시장 다 죽어요. 차텔 곳도 없고 노숙자도 그렇고 차가 지금도 많은데. 반대야. 또 남대문시장에 정식주차장이 없어서 손님들을 많이 뺏기거든요. 그런게 생기면 환경이야 좋아지겠지만 서울역이 서울의 얼굴이잖아요. 근데 너무 노숙자가 많아가지고, 문제예요. 여기 노숙자들이 행패부리고 그러지는 않아요. 그래도 노숙자들이 걱정이야. 아침에 다 서울역에 몰려가지고 누워있는데 정말 문제예요. 문제” (70대 여성, 김OO)

- 아톰문구센터(궁구 남대문로4가 20-1)

“반대한다고 하는데... 아무래도 대체도로가 없으니까 물류를 조달하려면 길에다 차를 세워야 하고 도로 옆에 노상주차를 해야하거든요. 또 물류보단 손님들이 남

대문에 주차할 곳이 없어요. 여기는” (40대 남성, 김OO)

3.3 인터뷰의 시사점

주변지역상인과 남대문시장 상인들은 공원에 대하여 부정적인 입장을 보였으며, 전반적으로 정부와 소통이 잘되지 않고 있다는 문제점을 갖고 있었다. 고가도로의 공원은 지역주민과 남대문시장은 삶의 터전과 연관되어있기 때문에 간단한 사항이더라도 정보를 면밀히 교류해야 할 필요가 있다.

서울역 고가도로를 공원으로 할 시에 고려해야 할 사항은 주로 교통문제, 노숙자 문제로 드러났다. 현재 고가도로가 공원으로 될 경우에 심각한 교통정체가 일어날 것이라는 것이 일반적인 견해이다. 남대문시장 인근지역은 이로 인해 물류조달이 힘들어질 것이라는 우려를 표하고 있다. 남대문시장에는 노상주차장이 많이 일어나고 있는데, 이것은 남대문시장에는 공용주차장이 없고, 사설주차장이 위치하고 있으나 많은 주차비를 필요로 하여 어려움을 겪고 있기 때문이라는 것을 알 수 있었다. 대상지 주변지역 주민 및 상인들은 고가도로가 공원으로 될 경우에 노숙자들이 공원에 몰릴 것을 걱정하고 있으며, 노숙자들로 인한 범죄에 대한 경각심을 갖고 있었다. 그 외 고가도로의 안정성, 자살에 대한 우려, 안 좋은 공기에 관한 우려가 있었다.

고가도로 공원으로 시에 교통문제를 최소화 할 수 있는 대안이 필요하며, 남대문시장 주변에 공용주차장의 조성이 필요하다. 공용주차장 조성은 노상주차로 인한 교통정체를 막을 수 있을 뿐만 아니라, 남대문 방문객이 차를 통해 이용할 수 있게 한다. 또한 노숙자들이 고가공원에 진입하지 못하게 하는 방안이 필요하다.

4. 시민아이디어공모 조사

4.1 서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모의 개요

서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모는 고가도로 공원화시에 시민들의 아이디어를 반영하기 위해 서울시 조경과에서 개최하였으며 총 161건의 작품이 접수되었다. 응모는 23일간 이루어졌으며 시민, 전문가, NGO로 구성된 심사위원단의 1차 심사를 통해 30개팀을 선정하였고, 그 중 5개팀은 심사위원단에 의해 우선선정되어 3차 공개심사에 포함되어졌다. 2차 심사는 나머지 25개팀을 서울시 엠보팅앱⁴²⁾을 통해 시민들의 투표를 통해 진행하였다. 3차 공개심사는 2014년 11월 9일 1, 2차 심사에서 통과된 아이디어를 가지고, 공개발표회를 통해 진행되었으며, 심사위원회의 평가(80점), 시민 평가(20점)을 통해 이루어졌다. 총 25점을 수상하였으며 최우수상은 서울시 도보환승센터, 우수상은 서울착한길 ‘모두가 맨발, 모두가 흙손’, 높은 풀길 낮은 마루길이 받았고, 22점이 입선으로 선정되었다. 최우수상을 받은 서울시 도보환승센터는 국제현상설계공모에 지명된 디자이너 앞에서 발표를 할 기회가 주어졌다. 또한 심사위원은 3차 공개심사에서 수상을 하지 않았다고 하여도 좋은 아이디어를 최대한 반영하도록 할 것이라는 의견을 밝혔다.



[그림 3-109] 시민아이디어 공개발표회 전경



[그림 3-110] 시민아이디어 공개발표회 작품전시

42) 서울시 엠보팅은 서울시가 개발한 스마트폰 앱으로, 모바일 투표를 할 수 있다. 엠보팅은 모바일(Mobile)과 투표(Voting)의 합성어이다.

[표 3-17] 서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모 개요

구분	내용
공모전명	서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모
주최	서울시 조경과
응모자격	개인 혹은 4인이하 팀(1인 1작품 참여가능)
제출물	공모신청서 아이디어설명서 : 글자 여백 포함 1,000~1,500자, 아이디어 : A4 3매이상, 글, 그림 사진 자유롭게 구성가능
공모일정	응모기간 : 2014년 10월 1일 ~ 2014년 10월 23일 현장설명회 : 2014년 10월 12일 12시 30분 서울역고가 상부 꽃밭 정원 1차 심사 : 2014년 10월 24일 ~ 10월 28일 2차 시민심사(엠보팅) : 2014년 10월 29일 ~ 31일 3차 공개심사, 발표 및 시상 : 2014년 11월 9일
심사과정	1차심사 심사위원회(시민, 전문가, NGO로 구성)가 심사 30개팀 선정, 30개 팀 중 3차 공개심사 참여할 5개팀 우선선정 총 161건 접수
	2차심사 1차심사 통과된 30팀 중 우선선정된 참여 5개팀을 제외한 나머지 25개 팀을 서울시 엠보팅을 통해 시민이 심사 6위~10위 팀은 입선 *서울시 엠보팅 : 서울시 모바일 투표 앱
	3차 공개심사 1,2차 심사에서 통과된 아이디어 공개발표 심사위원회 평가(80점), 시민평가(20점)
시상내용	총 25점 : 최우수상 1점, 우수상 2점, 장려상 7점, 입선 15점 *최우수상 수상자 국제현상공모에 지명된 디자이너들에게 공개발표할 수 있는 기회를 가짐

4.2 시민아이디어 분석

시민아이디어공모에는 총 161건이 접수되었고, 시민·전문가·NGO가 함께한 심사위원회에 의해서 30개의 안이 통과하였다. 이 30개의 아이디어 분석을 통한 공통키워드 네 가지를 도출하였다. 키워드는 4가지인 ‘보행’, ‘문화’, ‘상징’, ‘기억’으로 나타났으며 복합적으로 나타나기도 하였다.

‘보행’에 관한 아이디어는 고가도로 자체를 변형하지 않고 보행로로 활용하는 공간 제안부터, 맨발로 걷는 공간, 정원 속에서 걷는 보행로, 예술적 공간 속에서 걷는 공간, 도보안내전광판을 설치하며 오늘의 길을 제안하는 안이 있었다. ‘문화’에 관한 아이디어는 무대와 갤러리, 공연장, 관광정보센터 조성, 시장, 가게, 이주민들의 상점 운영, 고가하부에 예술의 거리 조성, 기부문화와 기업참여형 정원 제안, 독서공간, 예식장으로 활용하는 안 등이 있었다. ‘상징’에 관한 아

아이디어로는 서울역 고가도로를 랜드마크화하는 형태로 나타났으며 예술을 활용하여 서울역고가를 조성하는 안, 꽃길을 조성하는 안, LED를 이용한 트릭아트로 고가도로를 투명화 하는 안, 풍선을 이용하여 구름 속을 걷는 듯한 느낌을 주는 안이 있다. ‘기억’에 관한 아이디어로는 폐차를 고가공원에 배치하며 고가도로였음을 기억하게 하는 안, 고가도로의 일부를 그대로 존치시키는 안, 벽면에 조각 및 벽화를 걸어 서울역 고가의 장소성을 되새기는 안, 서울의 소리를 들려주는 부스를 설치하여 장소의 기억을 떠올리게 하는 안이 있었다.

이외에 남산의 소월천을 고가도로로 끌어오는 아이디어, 노숙자들의 재화를 위한 도시정원사, 순환형 복층구조 제안, 게스트하우스, 수족관을 조성하는 안 등이 있었다.

[표 3-18] 키워드 도출

키워드	아이디어명
보행	서울착한길 ‘모두가 맨발, 모두가 흙손’, 서울무지개-예술과 함께 걷다, 벤치도 없고 파고라도 없어...그냥 걷자!!, Promenade above green clouds, 몽유도원로 [Promenade in a dream], 서울시 도보환승센터
문화	꿈을 이루어주는 다리, 도릿지(Doridge, 도네이션+브릿지), 서울무지개-예술과 함께 걷다, 시.장(市場,時場,詩場), 높은 풀길 낮은 마루길, SEOUL Refreshing Scape, 스스스(서울 사람 소리) 고가서재, 고가도로를 활용한 야외 음식점, 오름마당, 꽃보다 서울역 고가도로 S4, Culture box, Urban Cloud
상징	꿈을 이루어주는 다리, 만화경, 투명망토를 입은 떠있는 공원, 몽유도원로 [Promenade in a dream]
기억	Drive us fun, Time Clouds, 안녕! 고가도로, ‘Remain, Re:main!’, 스스스(서울 사람 소리)
기타	수변공간 : 행복이 흐르는 남산 소월길 온실, 하부공간 : 온실의 필요성과 진입로 교각 밑 하단 공간 활용방안 수족관 : ‘Sky-RIUM, 떠있는 수족관’ 게스트하우스 : 스카이스테이(Sky-Stay) 전반적 제안 : ‘서울역 고가공원, 새로운 가능성을 향해’, 누구를 위한 고가도로인가?

최종심사를 통하여 결정된 상위 3개의 팀은 최우수상에 서울시 도보환승센터, 우수상에 서울착한길 ‘모두가 맨발, 모두가 흙손’, 높은 풀길, 낮은 마루길이다. 서울시 도보환승센터에서는 ‘00개의 출입구’, ‘도보안내전광판’, ‘오늘의 길’ 아이디어를 제시하였다. ‘00개의 출입구’는 고가 출구를 랜드마크로 만드는 안이며 유동적으로 변하는 출구이다. 또한 ‘도보안내전광판’을 통해 주변의 이벤트를 확인할 수 있게 하고, ‘오늘의 길’은 바닥조명, 디지털 안내판, 스마

트폰 어플을 통해 날씨나 행사, 역사 등 여러 주제의 길을 추천하는 아이디어이다. 서울착한길 ‘모두가 맨발, 모두가 흙손’은 평등한 공간을 만들기 위해 맨발로 걷는 공간을 제안하며, 노숙자들의 인터뷰를 통하여 고가공원 조성시에 참여시키고, 전문가드너로 육성하는 안이다. 높은 풀길 낮은 마루길은 순환형 복층 구조를 제안하며 상부는 보행로와 녹지공간, 하부는 휴게 및 이벤트공간으로 활용하는 안이다. 상부인 높은 풀길은 아스팔트 사이에 꽃을 심고, 분필낙서가 가능한 도화지로 활용하며, 하부인 낮은 마루길은 장터, 도서관 게릴라가드닝, 식생체험, 소극장, 음악축제 등을 운영한다.

[표 3-19] 서울역고가 활용방안 아이디어 공모전 상위 3개 팀

구분	아이디어	내용
최우수상	서울역 도보환승센터	<ul style="list-style-type: none"> - 00개의 출입구 : 유동적으로 변하는 랜드마크로서의 출입구 - 도보안내전광판 : 서울역고가와 주변에서 열리는 이벤트 확인이 가능한 전광판 - 오늘의 길 : 바닥조명, 스마트폰 어플, 디지털 입면안내판 등을 통하여 날씨, 행사, 역사 등의 주제에 따라 길을 추천해주는 안
우수상	서울 착한 길 ‘모두가 맨발, 모두가 흙손’	<ul style="list-style-type: none"> - 도시정원사 : 노숙자들의 재활을 위해 공원의 조성과정에 참여하게 하여 전문정원사로 육성하는 방안, 이들을 위하여 고가 하부를 임시교육장과 숙소로 활용 - 고가하부 카페, 편의점 조성 - 키네틱 아트 조형물 설치
	높은 풀길 낮은 마루길	<ul style="list-style-type: none"> - 순환형 다층 공간 : 고가 상하부 활용 및 순환 동선을 계획, 상부는 높은 풀길, 하부는 낮은 마루길로 계획 - 높은 풀길 : 고가 상부에 보행로와 녹지공간 조성 - 낮은 마루길 : 하부에 휴게 및 이벤트 공간 활용

4.3 시민아이디어 공모의 시사점

시민아이디어 공모에서는 다양한 아이디어가 나타나고 있고, 이를 분석하여 ‘보행’, ‘문화’, ‘상징’, ‘기억’의 키워드를 도출 할 수 있었다. 이 키워드가 시민 의견의 공통적인 성격을 보여주고 있다.

‘보행’에 관련하였던 대상작인 ‘서울시 도보환승센터’, 최우수작인 ‘노숙자’ 문제에 대한 고려가 반영되었던 ‘서울착한길 모두가 맨발, 모두가 흙손’과 시설에 대한 활용을 제시한 ‘높은 풀길, 낮은 마루길’의 아이디어는 고가도로

의 활용과 약자에 대한 배려 측면이 두드러지게 나타났기 때문에 고가도로 공원화 계획에 일부 반영할 필요가 있다.

시민아이디어 공모는 형식에 구애 받지 않았기 때문에 시민들이 편하게 참가할 수 있었다는 장점이 있었다. 하지만 2차 심사에 있어서 서울시 엠보팅 앱을 사용하여 시민 투표가 가능했다는 측면에서 투표가 불편했다는 단점과 지인들을 통한 투표로 인한 공정성이 의심되는 부분이 있다.

“형식이 자유라서 정말 부담 없이 했어요. 형식이 없으니까 부담이 안 되고, 할 수 있는 만큼만 하면 되고 좋았어요. 2차 투표 방식에서 시민들이 뽑는 형식 이었는데 서울시 엠보팅이라는 앱을 활용하는데 이 부분에 있어서 약간 공정하지 못했던 것 같아요. 엠보팅만 갖고 2차 투표를 진행하고, 방식도 앱이다 보니까... 얼마나 많은 사람들이 앱을 설치까지 하면서 할까? 지인들한테 해서 투표하는 방식이었던 것 같은 느낌이 있어요. 시민들이 참여하도록 하는 것은 좋지만 중대한 사항에 대해서는 전문가들이 해주는 것이 좋을 것 같아요.”⁴³⁾

(서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모 입상자, 20대, 김택형)

5. 소결

시민의견 조사를 통해 도출한 내용은 크게 세 카테고리인 ‘대상지의 문제점’, ‘공원 조성’, ‘공원의 운영·관리’로 구분할 수 있다.

4.1 대상지의 문제점

- 교통문제

고가도로는 서울역의 동서를 가로지르는 주요 차량도로로서 고가도로가 공원

43) 2014년 11월 18일, 서울역 고가도로 활용방안 아이디어 공모 입상수상자와의 인터뷰

화될 시에 차량 이동에 대한 문제점이 발생한다. 이를 최소화 할 수 있는 계획이 필요하다. 남대문시장 인근에는 남대문시장의 물류조달을 위하여 노상주차가 다수 일어나고 있고, 이로 인해 교통정체가 심화되고 있다. 또한 물류조달을 위한 차량이 차를 세울 수 있는 공간이 부족하다. 남대문시장에 공용주차장 설치를 통하여 노상주차로 야기되는 교통정체를 해소할 필요가 있다.

- 노숙자문제

서울역 인근에는 노숙자들이 예전부터 점유하고 있으며 지역 주민 및 시민들은 이에 따른 깊은 우려감을 표하고 있다. 노숙자들로 인한 범죄발생 또한 시민들이 우려하는 부분이다. 고가공원 조성시에 노숙자들의 점유를 막기 위하여 노숙자들의 재활을 유도하기 위한 프로그램 도입이 필요하다.

4.2 공원 조성

- 주변과의 연결

서울역고가 개방행사 당시 실시하였던 1차설문조사 결과 고가공원 조성에 있어서 시민들은 ‘주변과의 연결’을 주요사항으로 꼽고 있다. 철로가 놓이면서 고가도로는 동서지역을 연결하는 연결통로였다. 차를 위한 도로였던 고가도로를 시민을 위한 연결로로 바꿔야한다. 또한 공원과 주변에 산재한 역사문화자원과의 연계는 지역 간의 연결을 강화시킬 수 있다.

- 보행, 문화, 상징, 기억

시민아이디어 분석을 통하여 도출한 고가 공원의 키워드는 ‘보행, 문화, 상징, 기억’이었다. 또한 지역주민 설문조사를 통하여 가장 중요한 요소는 ‘문화’로 나타났다. 서울역 고가는 ‘문화’를 중심으로 한 보행, 상징, 기억을 아우르는 공간이 되어야 한다.

- 휴식과 대화를 위한 공간

시민들은 휴식을 하거나 가족과 친구간의 시간을 보내기 위한 공간을 선호하였다. 다이나믹한 공간 조성보다는 정적이고, 휴식이 가능한 공간의 조성이 필요하다.

- 시설

시민 및 지역 주민들이 공원조성시에 원하는 시설로는 산책로, 카페, 휴게시설, 전망대로 나타났다. 이 중 많은 시민들이 산책로 조성을 원했다. 산책로를 기반으로한 시설의 배치가 필요하다

4.3 운영 · 관리

- 공연 및 예술의 도입

시민들은 공연 및 예술의 도입을 적극 찬성하고 있다. 주변지역자원인 국립극단, 서울시립미술관, 정동극장과 연계한 프로그램 개발 공연, 전시가 필요하다.

- 서울시 주도의 운영관리

기업이나 시민단체의 운영관리보다는 서울시 주도의 공원 관리를 시민들은 선호하고 있었다. 하지만 공원유지 · 관리에 있어서 주인의식을 가진 시민들의 참여는 자발적인 공원운영이 가능하게 하기 때문에 유도가 필요하다.

- 기부문화

공원에 기부를 하는 문화는 우리나라에 도입이 되지 않았다. 하지만 설문조사 결과 다수의 시민들이 공원조성을 위한 기부문화 도입에 찬성하고 있다. 공원녹지 조성을 위한 기부 정책 운영을 통한 자금 확보는 공원의 조성 및 유지관리를 용이하게 할 수 있다.

제4절 분석 종합

대상지인 서울역 고가도로의 주변에는 역사문화자원들이 다수 위치하고 있으며, 서울의 관문인 서울역의 위를 지나고 있다는 강한 상징성을 지니고 있다. 서울시에서는 서울역 고가도로가 갖는 가치에 집중하고, 공원화한다고 발효하였다. 하지만 서울역 고가도로는 노후화로 인해 안전검사결과 D등급 판정을 받았으며, 총 공사비가 약 300억 원에 이른다는 단점이 있다.

그럼에도 서울역 고가도로 공원화는 많은 장점을 가지고 있다. 역세권에 위치하고 있으며, 이로 인하여 많은 유동인구가 발생하기 때문에 서울역 고가도로는 랜드마크로서 역할을 할 수 있다. 또한 우리나라의 도시 계획에 있어서의 고가도로는 시대적 가치와 기억을 갖추고 있다. 모든 고가도로의 철거보다는 상징성 있는 고가도로의 공원화는 한 시대를 기억하게 하는 매체가 될 수 있다. 또한 서울역 고가도로 주변에 산재한 숭례문, 한양성곽, 서소문 근린 공원 등의 역사문화자원은 그 가치를 더 강조시킨다.

고가철로를 공원화한 외국사례와 서울역 고가도로의 대상지인 고가차로의 공원화는 것은 다른 점이 있다. 고가도로의 공원화는 대부분 고가철도를 대상지로 하고 있기 때문에 사람과의 접근성이 높은 편이다. 반면에 고가차도는 차를 위한 시설로 접근하기 힘들다는 단점이 있다. 이것을 극복하기 위한 방안이 필요하다.

다른 취약요소로는 고가도로가 공원과 인접하고 있지 않기 때문에 공원화시에 직접적인 투자대비 세수익 확보를 얻기 어렵다는 측면이 있다. 하지만 역세권의 개발은 도시의 활성화를 일으키기 때문에 시에서 조성에 투자한 금액을 환급할 수 있을 것이라 기대한다. 이는 상대적으로 낙후한 지역의 발전에도 도움을 줄 수 있을 것이다.

현재 고가도로 조성에 있어서 최초로 시민단체가 기획단계부터 참여하고 있으

며 시민과의 올바른 협력관계 구축이 필요하다. 성공적인 관계 구축을 통한 공원 조성은 시민들이 원하는 공원 조성이 가능하게 할 뿐만 아니라 우리나라의 공원 조성의 방향을 제시해 줄 수 있을 것이다.

고가도로 공원화에 있어서 설문조사와 인터뷰를 통해 시민들이 가장 중요하다고 응답하였던 주변과의 연결을 고려하고, 문화와 휴식의 공간으로 조성하여야 한다. 공연 및 예술의 도입을 위해서는 지역자원인 국립극단, 정동극장, 서울 시립 미술관과의 연계가 주목된다. 또한 지역주민들이 지목하였던 문제점인 교통문제, 노숙자 문제에 대한 고려가 공원의 계획시에 필요하다

시민들은 공원의 운영이나 관리에 관하여 아직까지는 관주도로 운영하는 것이 좋다고 생각하고 있지만, 의사교류와 공원 가꿈을 통하여 주인의식을 갖게 된다면 자발적인 운영과 관리가 가능해 질 것이다. 또한 시민들이 공원에 기부하는 문화를 받아들일 준비가 되어있는 것으로 나타났기 때문에 공원 조성 및 운영관리를 위한 기부정책 운영이 필요하다.

제4장 기본방향 및 구상

제1절 기본방향

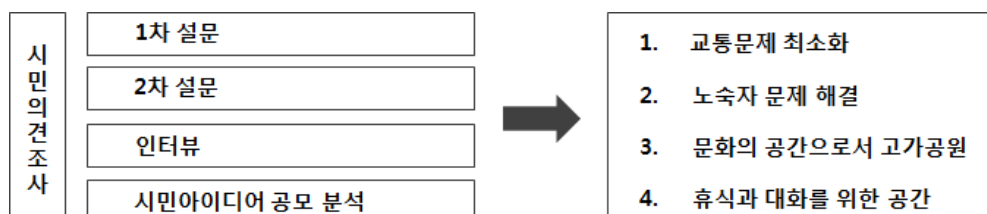
고가도로의 공원화에 있어서 공원을 실제로 이용하게 될 시민과 지역주민의 의견의 도입은 올바른 공원 조성을 위하여 필수적이다. 대상지의 공원화는 인접한 지역에 밀접한 영향을 끼칠 수 있기 때문에 시민들의 찬성뿐만 아니라 우려 또한 나타나고 있다. 따라서 본 계획의 기본 방향은 시민의견 조사의 분석을 통해 도출하였다. 도출한 기본 방향은 아래와 같다.

첫째, ‘교통문제의 최소화’이다. 시민들은 대상지의 공원화를 통하여 발생할 차량정체를 우려하고 있었다. 또한 지역 상인들은 교통문제로 인한 물류운송에의 어려움을 표하였다. 이를 최소화하기 위한 대안을 제시한다.

둘째, ‘노숙자 문제의 해결’이다. 지역민들은 서울역 인근을 점유하고 있는 노숙자들에게 깊은 거부감을 가지고 있었으며 공원 조성시에 이들이 사용하는 것에 대하여 걱정하고 있었다.

셋째, ‘문화의 공간으로서 고가공원’이다. 시민들은 문화를 가장 중요한 키워드로 꼽았으며, 문화 예술을 향유하는 공간으로 변모하기를 기대한다.

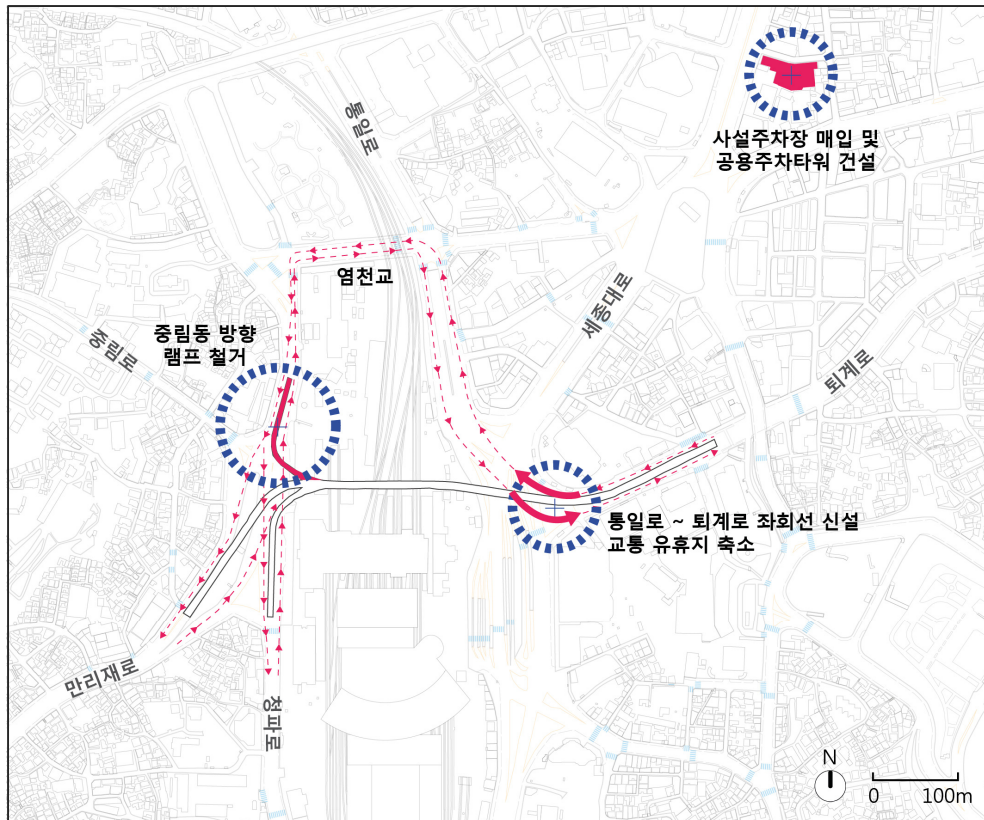
넷째, ‘휴식과 대화를 위한 공간’이다. 대상지는 서울역이 위치한 역동적인 장소에 놓여있지만 시민들은 휴식, 대화를 통한 가족, 친구와 시간을 보낼 수 있는 공간을 선호하고 있다.



[그림 4-1] 기본방향 도출

제2절 기본구상

1. 대상지 영역의 설정

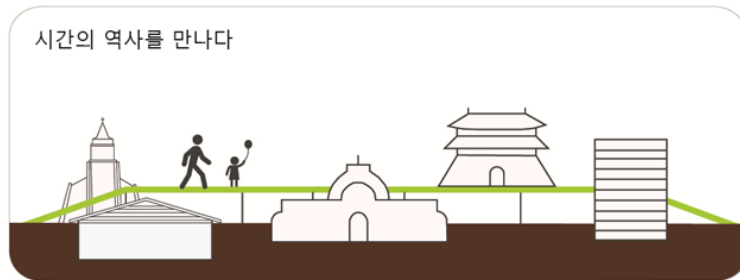


[그림 4-2] 대상지 영역의 설정

대상지는 교통인프라스트럭처인 고가도로이다. 현재 이용되고 있는 인프라스트럭처이기 때문에 공원화를 할 경우 기능의 정지로 교통에 문제를 야기할 수 있다. 교통에 미치는 영향을 최소화하기 위하여 중림동 방향 램프 철거, 통일로 ~ 퇴계로 구간 좌회선을 신설, 통일로 ~ 퇴계로 구간에 놓인 교통 유휴지를 축소를 제안한다. 또한 남대문시장의 물류공급으로 인하여 발생하는 노상주차를 막기 위하여 남대문시장 인근의 사설주차장을 매입하여 공용주차타워를 건설을 한다.

2. 개념의 설정

- 시간의 역사를 만나다



[그림 4-3] 시간의 역사를 만나다

서울역 고가도로는 서울의 관문인 서울역과 오랜 시간 역사를 함께하여 왔으며, 이곳은 서울의 과거, 현재, 미래를 대표하는 것이기도 하다. 서울역 고가도로의 공원화를 통하여 서울역 고가도로가 시간을 만날 수 있는 장이 되게 하고자 한다.

3. 고가공원화의 전략

- 역사문화자원과의 연계

서울역 고가도로의 주변에는 서울의 역사와 함께해온 역사문화자원들이 산재하고 있다. 서울역 고가도로는 서울의 관문이며 한국의 경제성장과 함께 해온 산업유산이라는 가치가 있다. 고가도로의 공원화를 통하여 그 동안 단절되어 있었던 역사문화자원을 연계한다.

- 고가도로의 입체적 활용

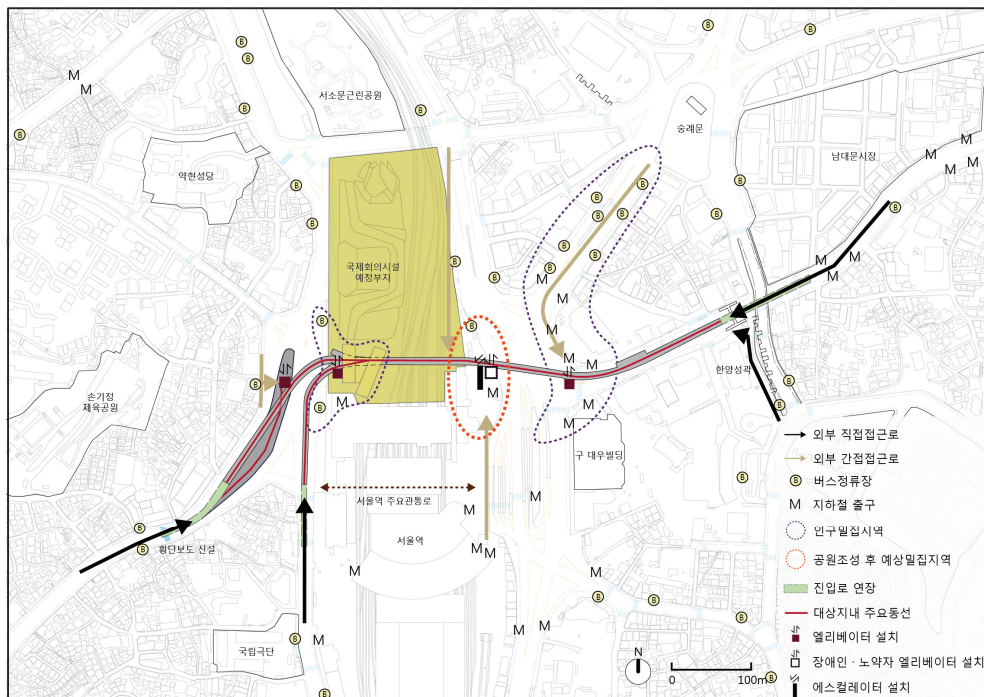
대상지는 철도로 인한 단절로 인해 건설되어졌으며, 차를 위한 공간으로 사용되어 지고 있다. 이 공간을 다시 사람들이 사용하게 함으로써 시간적 층위를 갖고 입체적으로 활용한다.

• 동서지역간의 연결

대상지는 경인선과 남대문정거장이 설치된 이후, 철도로 인하여 서울역을 기점으로 동쪽지역과 서쪽지역이 나뉘어졌다. 고가 공원화를 통하여 동서지역을 연결한다. 이것은 철도가 만들어지기 전 과거의 층위의 회복으로도 작동한다.

4. 동선구상

4.1 내 · 외부동선구상

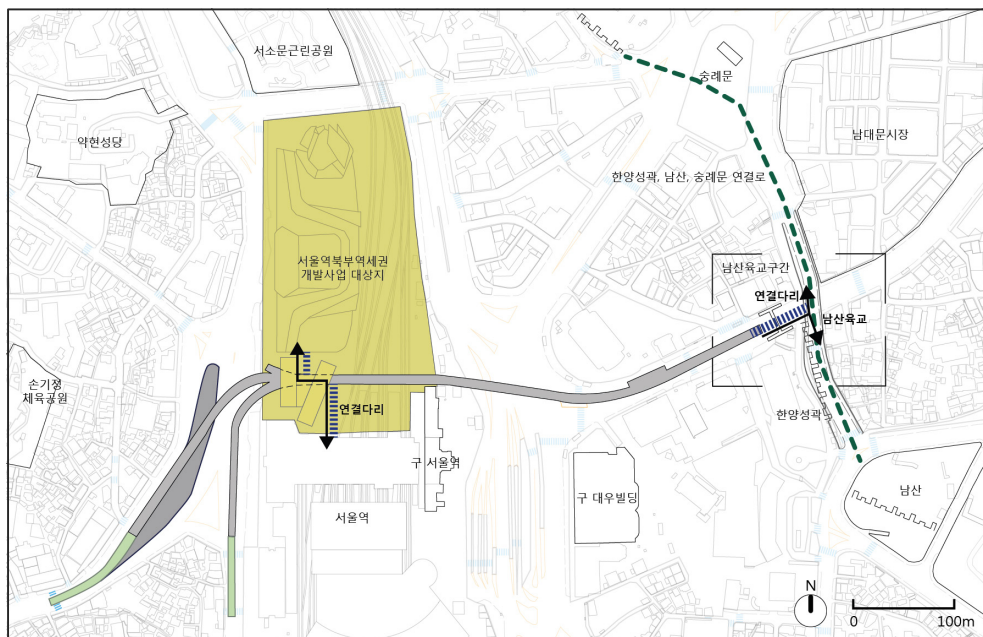


[그림 4-4] 내 · 외부동선구상

대상지의 지하철 입구와 버스정류장을 분석을 통하여 현재 인구밀집지역을 예측하였으며 이 지점과 대상지가 가장 가까운 곳에 엘리베이터를 설치하였다. 서울역의 주요관통로와 외부간접접근로를 분석하여 공원화 후에 예상인구밀집지역을 유추하였고, 이를 통하여 에스컬레이터와 장애인·노약자 엘리베이터를 설치하였다. 세 곳에 위치한 외부접근로는 차도에 위치하고 있기 때문에 대상지 접근

시 위험하다. 이 때문에 진입로를 연장하여 가장 가까운 횡단보도와 연결하였다. 만리동 방향 램프에는 대상지쪽 횡단보도가 근처에 존재하지 않고 있기 때문에 추가 개설을 제안한다.

4.2 입체동선구상



[그림 4-5] 입체동선구상

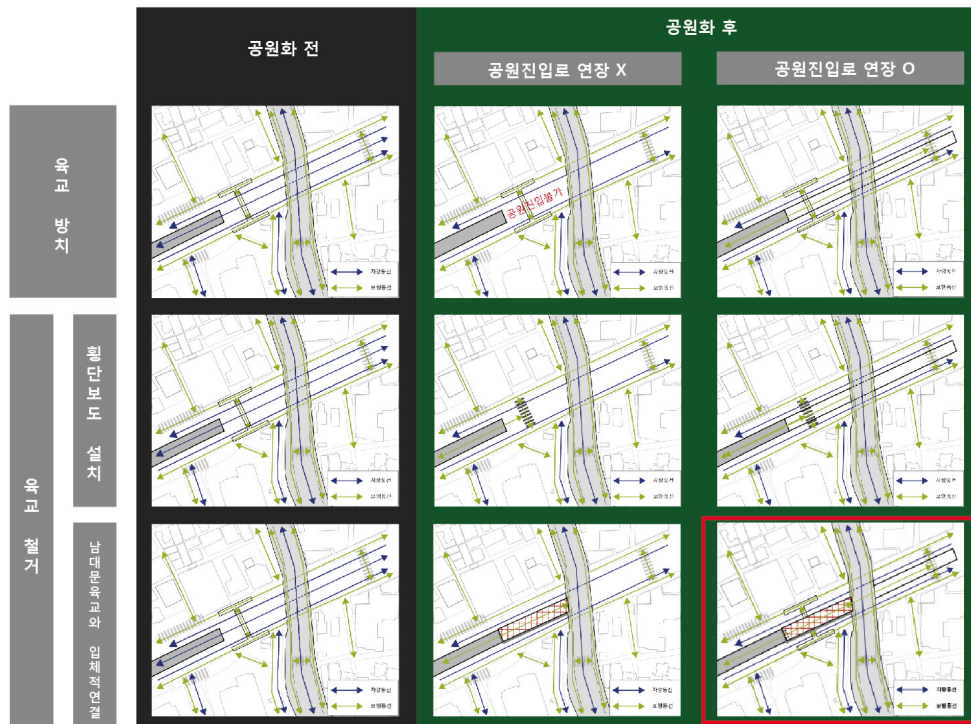
입체동선구상은 대상지인 서울역 고가도로와 코레일에서 조성을 추진 중인 서울역북부역세권 개발사업 대상지와 서울역간의 입체적 연결, 남산에서 송래문에 이어지는 고가와 의 입체적 연결을 구상하였다.

서울역북부역세권 개발사업 대상지는 회의시설뿐만 아니라 복합문화공간을 조성하고 있기 때문에 고가도로와의 연결을 피하였다. 또한 인접한 서울역과의 입체적 연결은 역과 공원의 활성화를 동시에 취할 수 있다. 남산육교는 한양성곽과 겹쳐있으며, 송래문과 남산으로 향하는 길목과 이어져 있기 때문에 연결시에 역사문화자원과의 연계를 강화할 수 있다.

[표 4-1] 서울역북부역세권 개발사업 내용

구분	내용
설립목적	아시아 컨벤션 산업의 허브, 다기능 복합문화공간 조성, 균형발전
도입시설	국제회의실, 전시장, 업무시설, 주거, 쇼핑, 지원 부대시설 등

· 남산육교 구간



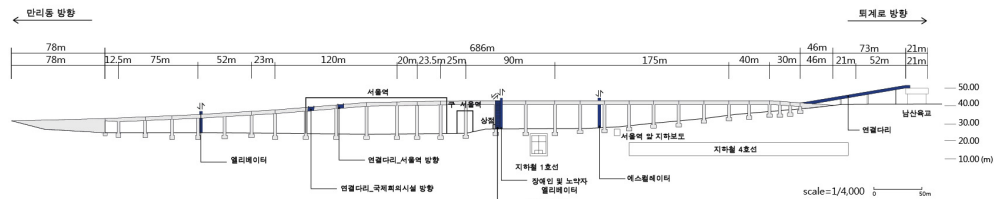
[그림 4-6] 남산육교 구간의 입체적 연결 대안

남산육교 구간에 입체적 연결의 적합성 평가를 위해 대안을 만들었다. 남산육교 앞의 보행자육교를 방치하는 대안안과 철거하고 횡단보도를 설치하는 대안, 남대문 육교와 입체적 연결을 하는 대안으로 구분된다.

대안 분석을 통하여 공원의 진입을 안전하게 하고 문화자원간의 연결을 용이하게 하기 위해서는 남대문 육교와 고가도로간의 건축적 연결과 지상의 공원진입로를 모두 설치하는 안이 가장 적합함을 알 수 있었다.

따라서 남대문육교와 건축적 연결을 하고 아래로는 공원진입로를 구상하여 입

체적 활용이 가능하게 동선을 구상하였다. 남대문 육교와의 연결은 남산, 한양성곽, 숭례문에 이어지는 축과 연계가 가능하게 한다. 또한 공원진입로를 연장할 시에 고가공원에서 남대문시장으로 바로 진입이 가능하다.



[그림 4-7] 동선구상 단면

5. 프로그램구상

5.1 대상지 주변 분석

대상지를 크게 만리동구간, 서울역구간, 퇴계로구간으로 나누어 분석하였다. 만리동 구간은 주거지역으로 주택이 전반적으로 위치하며, 대상지 주변에 고시원, 기사식당이 형성되어있다. 서울역구간은 역사 기반시설 위주의 시설이 형성되어 있고, 퇴계로구간에는 오피스 시설과 상업시설이 다수를 차지한다. 서울역의 북쪽은 국제회의시설과 복합문화공간이 들어설 예정이다.

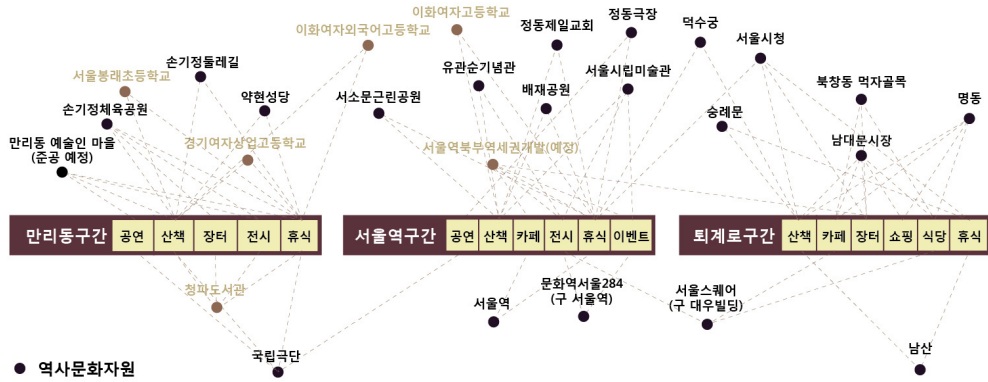
주거지역	역사 공간	상업·오피스 공간
고시원, 기사식당, 주택 위주	역사 기반시설 위주	오피스 시설, 식당 위주
	국제회의시설 및 복합문화공간 조성예정	
주택, 공원, 학교, 주택	오피스, 철도, 우체국	식당, 오피스
오피스텔, 어린이집, 고시원, 기사식당, 은행	물류창고, 철도, 파출소	병원, 주유소, 모텔, 식당, 오피스
만리동 구간	서울역 구간	퇴계로 구간
기사식당, 오피스텔, 편의점	마트, 복합문화공간	오피스, 은행
주택, 고시원, 공원, 극장	오피스 쇼핑몰, 역사, 광장	카페, 오피스, 교회, 호텔, 공원

[그림 4-8] 대상지 주변 분석 1

대상지는 인접한 역사문화자원에 따라 공간적 특성을 가지고 있다. 만리동 구간은 주거 밀집지역의 형태를 띠며, 구 서울역사지점은 과거의 서울을 담고 있는

5.2 프로그램 연계전략

도출한 프로그램으로 만리동 구간은 공연, 산책, 장터, 전시, 휴식이고, 서울역 구간은 공연, 산책, 카페, 전시, 휴식, 이벤트이다. 또한 퇴계로 구간은 산책, 카페, 장터, 쇼핑, 식당, 휴식으로 나타났다.



[그림 4-10] 프로그램 연계전략

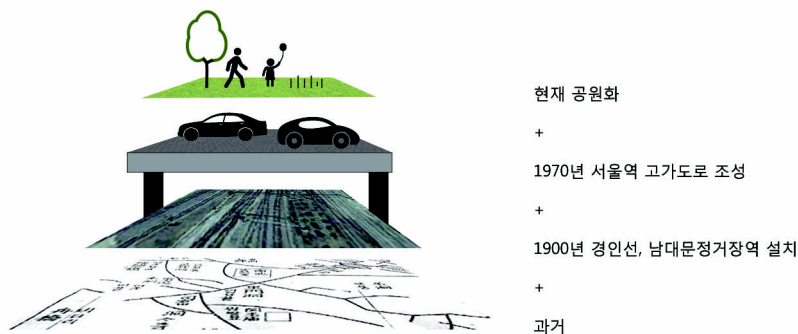
제5장 기본계획

제1절 공간계획

1. 공간개념

‘흔적을 남기다.’

고가도로의 흔적에 현재의 흔적을 남김으로서 과거의 층위에 현재의 층위가 함께 공존하게 된다. 이 산책로는 서울의 역사문화자원을 향한 연결통로역할을 함과 동시에 산책로 자체 또한 역사문화자원이 된다. 과거의 흔적과 현재의 흔적을 남김을 통해 산책로를 조성한다.



[그림 5-1] 공간개념

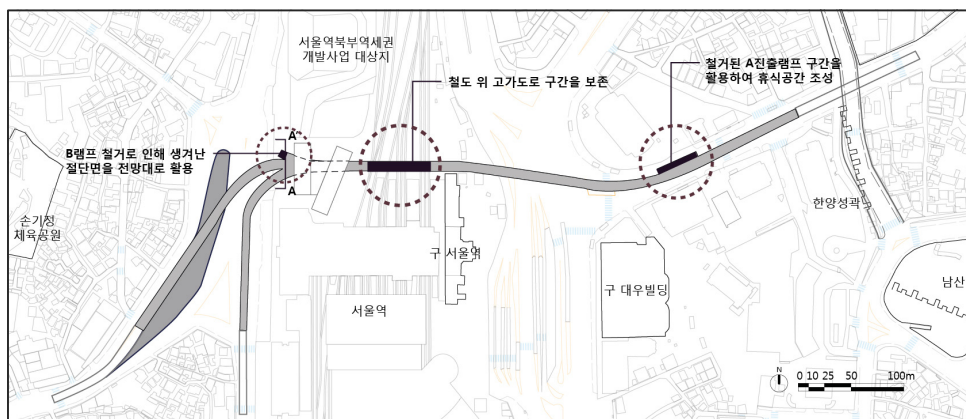
2. 공간별 계획

2.1 서울산책로

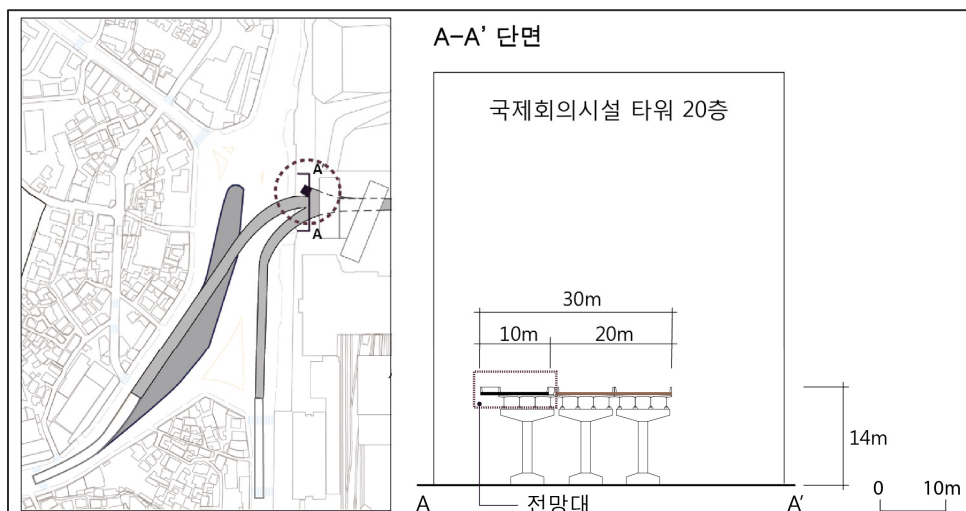
서울역 고가도로는 우리나라의 근대화에 있어서 서울의 도시발전을 상징하는 구조물이다. 서울역 고가도로의 흔적을 남기고, 산책로를 조성하여 서울의 흔적을 경험할 수 있도록 한다. 서울역 고가도로는 서울의 관문인 서울역에서 대표적 역사문화자원인 남대문시장, 명동, 한양성곽, 남산으로 연결하는 연결통로이다. 서울 산책로는 서울의 세월의 켄를 느끼며 걸을 수 있는 장소이다.

- 고가도로의 일부를 보존해 공간적 기억장치로 활용

고가차도, 가로등을 남김으로서 최대한 고가의 기억을 살릴 수 있도록 계획한다. 교통문제의 최소화를 위하여 잘라낸 램프-B교의 절단 부위는 고가도로의 일부를 보존하여 그곳에서 서울을 전망할 수 있도록 계획한다. 고가도로는 철도가 만들어지면서 이를 극복하기 위해 생겨났기 때문에 철도 위 고가도로 구간을 보존한다. 고가도로의 오른쪽에 위치한 2004년 절단된 램프-A교 구간은 고가차도와 가로등을 남겨서 휴식공간을 조성한다.



[그림 5-2] 서울산책로 공간계획



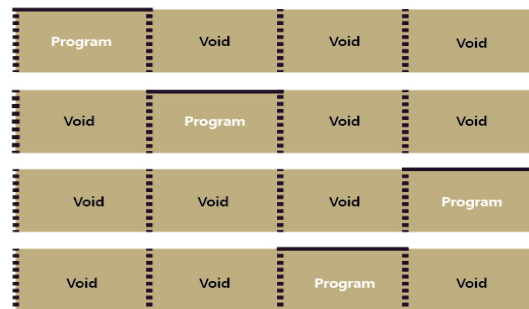
[그림 5-3] 서울산책로 단면

2.2 기둥의 정원

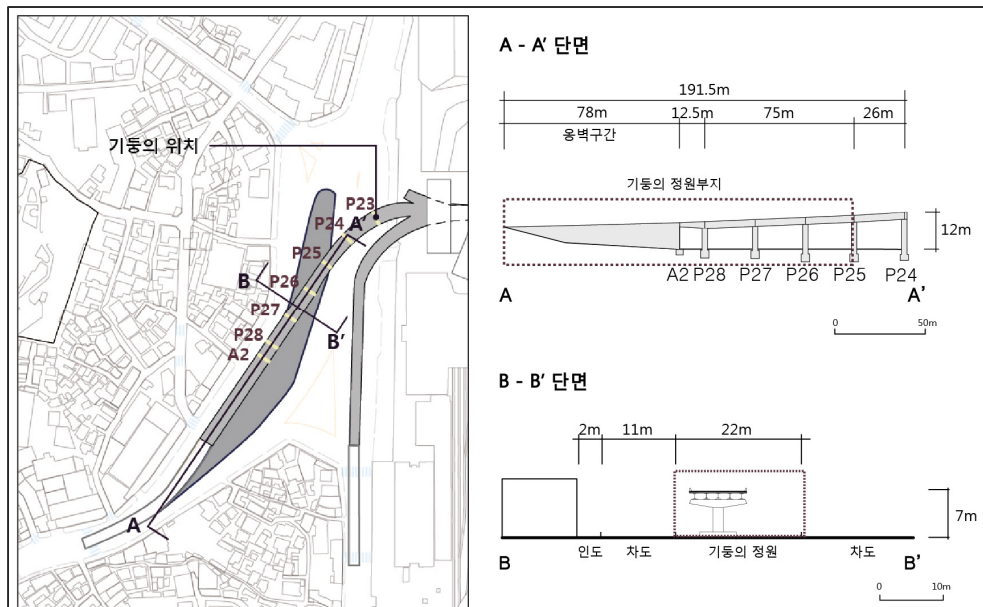
고가도로 본선 좌측 하부에 위치한 기둥의 정원은 고가도로의 상징인 기둥을 직접적으로 만날 수 있는 공간이다. 이 공간의 기둥을 활용하여 만리동 지역 주민들과 함께 가변적 공간 조성을 할 수 있도록 한다.

· 고가기둥을 활용하여 가변적 공간 조성

휴먼스케일에서 고가도로를 바라볼 수 있는 공간으로 고가도로의 상징인 고가기둥을 여단으면서 다양한 프로그램이 들어갈 수 있는 가변적 공간을 조성한다.

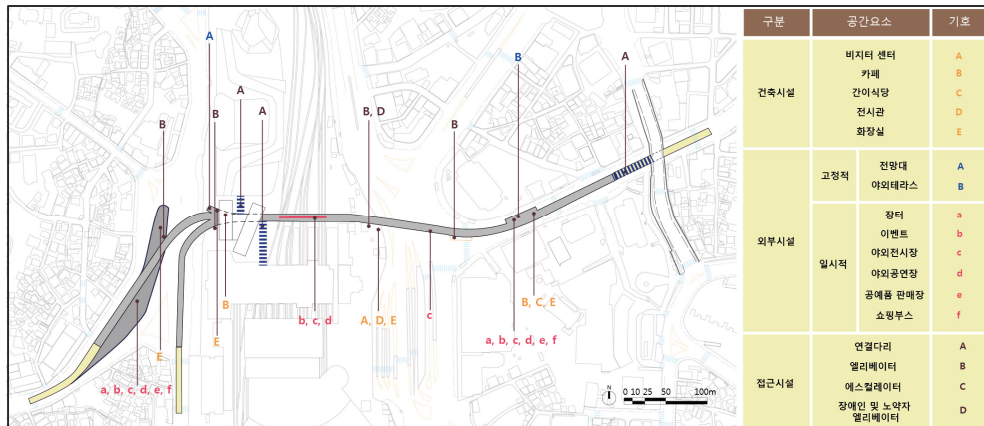


[그림 5-14] 기둥의 정원 가변적 공간 활용



[그림 5-5] 기둥의 정원 단면

3. 공간구성요소의 배치



[그림 5-6] 공간별 구성요소의 배치

제2절 식재계획

1. 고가상부

5.1 옥상녹화 유형설정

고가도로의 상부는 구조물이기 때문에 상부의 녹화는 옥상녹화라고 할 수 있다. 옥상녹화의 유형은 일반적으로 저관리·경량형, 관리·중량형, 혼합형으로 나눌 수 있다.

저관리·경량형은 토심 20cm이하의 녹화이다. 저관리·경량형은 관리에의 요구를 최소화한 녹화유형으로 지피식물 위주로 식재하며 구조적으로 제약과 유지 관리에 어려움이 있는 옥상에 활용된다. 관리·중량형은 토심 20cm이상의 녹화이다. 구조적으로 문제가 없는 곳에 적용하며 교목, 관목, 지피식물 등 다층식재가 가능하다. 또한 저관리·경량형과 달리 전정, 관수, 시비 등의 관리를 필요로 한다. 혼합형은 저관리·경량형과 관리·중량형의 중간에 해당하는 유형으로 토심 30cm 내외의 녹화이다. 저관리를 지향하며 지피식물, 관목위주의 식재를 한다.

한국인공지반녹화협회의 옥상녹화 유형구분을 기준으로 대상지를 분석하여 보

았을 때, 대상지의 옥상녹화는 혼합형으로 이루어져야한다. 그 이유로는 서울역 고가도로의 본선은 1970년도에 건축된 구조물이며, 경사를 갖고 있기 때문에 구조물의 보완에도 한계점을 갖고 있다. 하지만 차량의 통행이 가능하게 설계된 토목 구조물이고, 녹화시에 지속적인 유지관리가 이루어질 것이기 때문에 혼합형 식재가 적합하다.

[표 5-1] 옥상녹화의 유형구분

구분	내용	저관리·경량형	혼합형	관리
유지관리	저관리	●	○	
	관리		●	●
적용방식	전면 녹화	●	●	●
	부분 녹화	○	○	○
적용대상건물	신축 건물	●	●	●
	기존 건물	●		
건물경사유무	평탄형	●	●	●
	경사형	●		
단열위치	내단열			
	외단열	●	●	●
	동적 단열(D.I.S)	●		
토양의 하중	경량	●	○	
	중량		●	●
토심	20cm이하	●		
	20cm이상		●	●
식생의 종류	잔디		○	●
	세덤류	●	●	●
	지피식물	●	●	●
	관목, 저목		●	●
	교목		○	●

범례: ● 적용가능, ○ 경우에 따라 적용가능

출처 : “한국인공지반녹화협회,” www.ecoearth.or.kr

5.2 식재수종의 선정

옥상녹화 유형 검토를 통해 혼합형 옥상녹화가 고가상부의 녹화에 적합함을 알 수 있었다. 따라서 고가상부의 식재 수종은 혼합형 옥상녹화 기준인 토양 30cm 내외에서 식생이 양호한 수종과 척박한 환경에 강한 수종을 위주로 선정하였다. 선정한 수종은 아래와 같다.

[표 5-2] 고가상부 식재수종 선정

구분	수종
교목	느티나무, 단풍나무, 때죽나무, 가이즈까향나무, 산딸나무, 산사나무, 이팝나무, 자작나무, 주목, 소나무
관목	수수꽃다리, 좀작살나무, 진달래, 철쭉, 짙레꽃, 족제비싸리, 장미조팝, 왕보리수나무, 산초나무, 싸리나무, 국수나무, 반송, 영산홍, 회양목, 화살나무, 황금조팝나무, 흰말채나무, 옥향나무
만경목	등나무, 붉은 인동
초화류	난쟁이조릿대, 꼬리풀, 노란무늬수호초, 노란줄비비추, 산수국, 맥문동, 좀씀바귀, 산국, 금불초, 양지꽃, 꿀풀, 톱풀, 벌개미취, 쑥부쟁이, 마타리, 노루오줌, 백리향, 범부채, 용머리, 수련목, 붉은단풍취, 뽕딸기, 배초향, 수호초, 원추리, 돌나물, 물레나물, 할미꽃, 섬백리향, 송엽국, 둥굴레, 붓꽃, 우단동자, 털부처꽃, 갯국, 돌마타리, 흰줄기 무늬둥굴레, 구절초, 해국, 질경이, 각시원추리, 데모루, 부처꽃, 초롱꽃, 넓은잎비비추, 비비추, 돌단풍, 애기원추리, 무늬비비추, 기린초, 섬초롱꽃, 층꽃나무, 노랑꽃창포
잔디	들잔디, 꽃잔디, 녹세계, 버뮤다그래스 ‘건희’
허브류	라벤더, 애플민트, 로즈마리, 스피아민트, 실버타임, 박하
세덤류	돌나물
벼과	억새
채소	상추, 콩, 토마토, 고추, 딸기, 무, 배추, 호박

출처 : 이재필외 6인(2003), 이은희외 4인(2007), 윤평섭외 2인(2007) 수정 보완

2. 고가하부

2.1 식재수종의 선정

고가하부공간은 고가도로로 인하여 그늘이 형성되고 있으며, 양옆으로 차가 지나고 있어 매연으로 인해 식생환경이 불량하다. 이러한 이유로 고가하부의 식재수종으로 내공해성 음지식물을 선정하였다. 선정한 수종은 아래와 같다.

[표 5-3] 고가하부 식재수종 선정

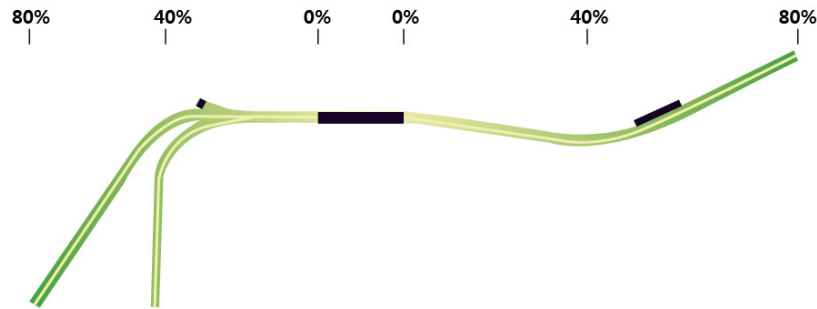
구분	수종
교목	편백, 화백, 향나무
관목	식나무, 주목
만경목	등나무, 붉은 인동
초화류	어성초, 맥문동, 산마늘, 황련
벼과	조릿대

3. 공간별 식재계획

2.1 서울산책로

- 녹지밀도를 활용한 기억 드러내기

초입부에서부터 다채로운 식재를 경험하며 걸을 수 있는 산책로를 조성한다. 고가도로의 중앙에 걸어들수록 녹지 밀도는 낮아지고 고가도로 본연의 흔적이 드러난다. 이곳에서 마주치는 철도의 전경과 고가도로의 흔적은 과거의 기억을 회상하게 한다. 이것은 서울산책로를 휴식의 공간으로 활용하게 할 뿐만 아니라 기억을 상기시키는 공간으로 활용될 수 있다.

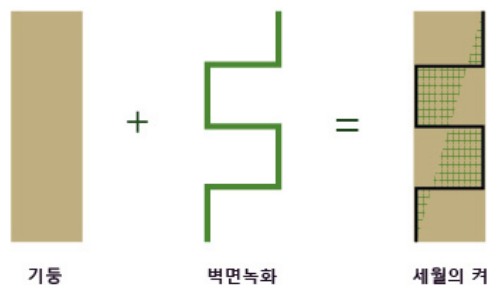


[그림 5-7] 서울산책로 식재개념

2.2 기둥의 정원

- 기둥의 녹화를 통한 입체적 세월의 켜 더하기

기둥의 정원은 고가기둥과 고가상판으로 둘러싸인 부지이다. 이곳에 담쟁이덩굴을 이용한 입체적 세월의 켜를 더하여 현재와 과거가 공생하도록 한다.



[그림 5-8] 기둥의 정원 식재개념

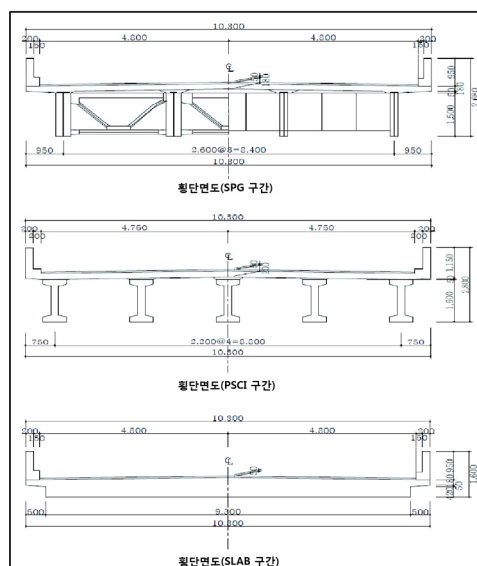
제3절 안전시설계획

대상지는 최대높이 17m로 보행을 위하여 사용할 시에 안전에의 위험성이 있다. 또한 고가하부에 위치한 유희지는 교통섬으로 차량의 위험이 있을 수 있다. 난간의 계획을 통해 안전에의 위험성을 줄이고자 하였다.

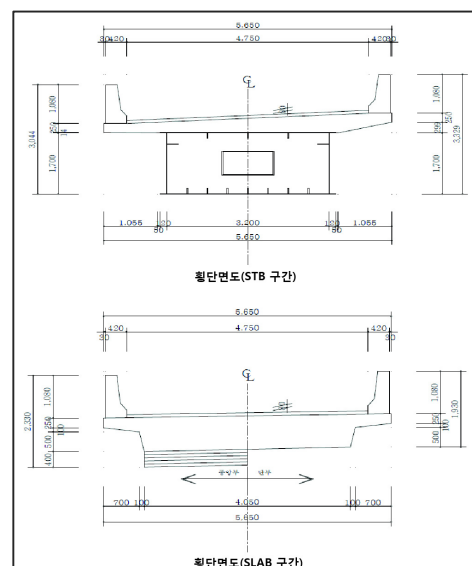
1. 난간계획

1.1 구조물 분석

난간 설치에 관하여 옥상정원에 따른 법규가 정해져 있지 않기 때문에 건축법 시행령에 따라 적용하였다. 건축법시행령 제40조에 따르면 “옥상광장 또는 2층 이상인 층대에 있는 노대(露臺)나 그 밖에 이와 비슷한 것의 주위에는 높이 1.2미터 이상의 난간을 설치하여야 한다. 다만, 그 노대 등에 출입할 수 없는 구조인 경우에는 그러하지 않다.”⁴⁴⁾ 라고 명기되어있다.



[그림 5-9] 본선 구간 형식별 횡단면도
출처 : 서울특별시 도시안전실(2012)



[그림 5-10] 램프구간 교량 형식별 횡단면도
출처 : 서울특별시 도시안전실(2012)

44) “국가법령정보센터,” www.law.go.kr

본 대상지인 고가도로의 난간은 본선 0.95미터, 램프구간 1.08미터이다. 본선구간은 최소 0.25미터, 램프구간은 최소 0.12미터의 난간보완 혹은 교체가 필요하다.

1.2 난간의 배치

난간은 역사문화자원이 전망 가능한 구간과 전망대 구간을 고려하여 강화유리 난간을 배치한다. 그 외의 지역에 메쉬형 난간을 계획함으로 안전을 확보함과 동시에 전망이 용이하게 하였다. 기둥의 정원 및 각 진입로에는 보차도용 난간을 사용하여 차량과의 접촉을 막는다.

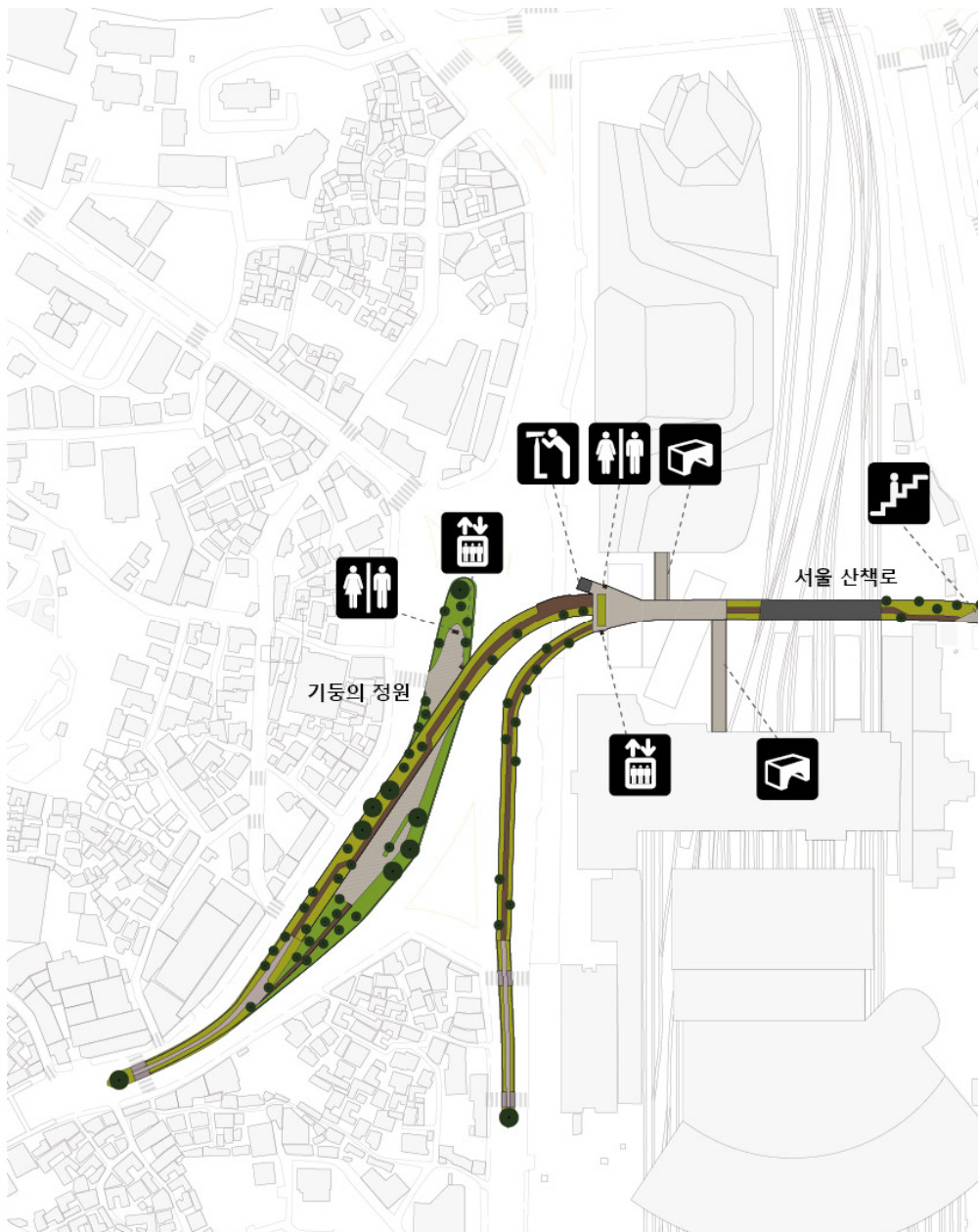


[그림 5-11] 난간배치계획 및 전망

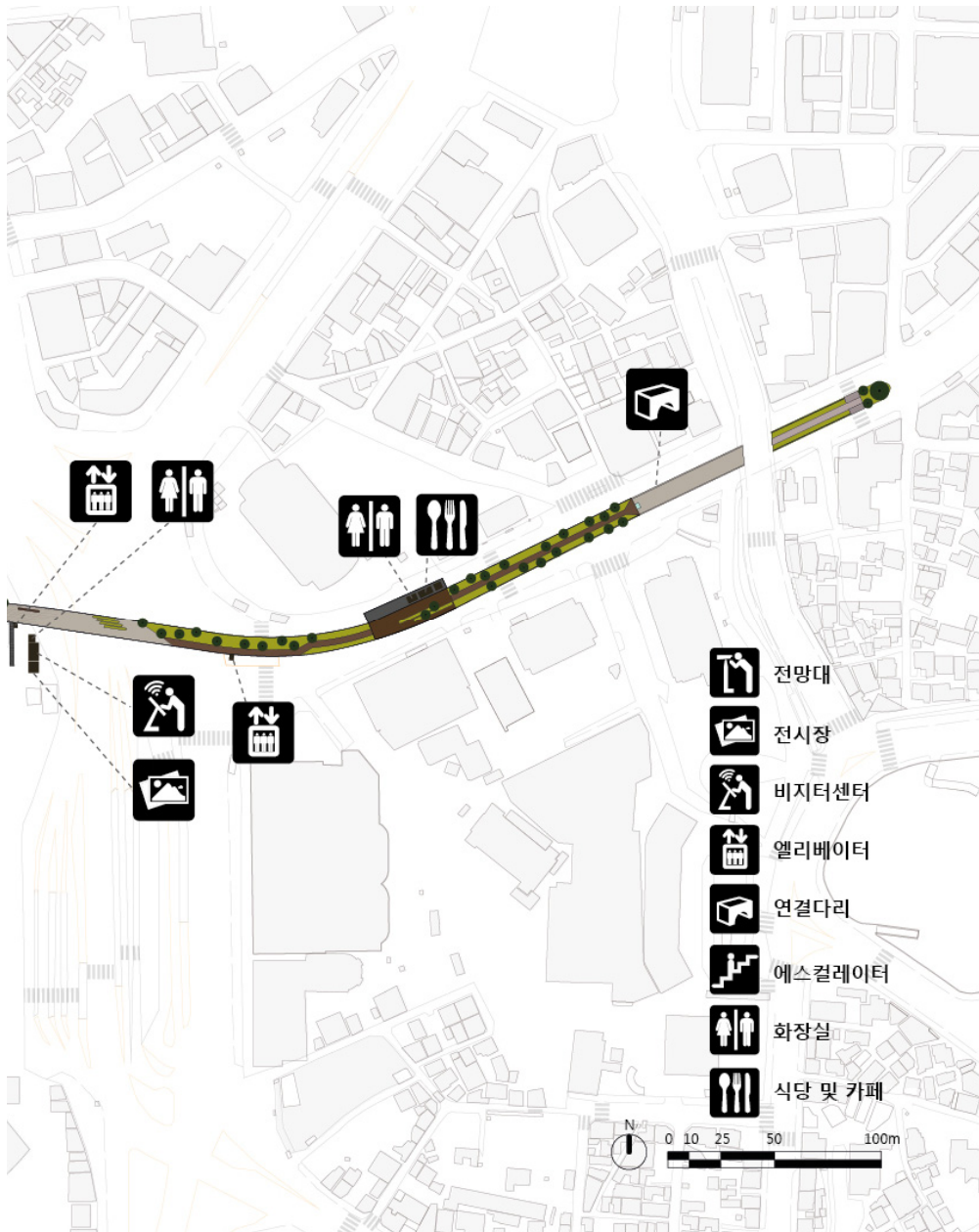
제4절 기본계획안

1. 종합계획

1.1 종합계획도



[그림 150] 종합계획도 1-1



[그림 151] 종합계획도 1-2

1.2 상세이미지



[그림 5-14] 상세이미지 1



[그림 5-15] 상세이미지 2



[그림 5-16] 상세이미지 3



[그림 5-17] 상세이미지 4

2. 역사문화프로그램 계획

2.1 역사문화자원과 연계한 산책로

대상지와 주변의 역사문화자원을 연계하여 다양한 경험을 할 수 있는 루트를 개발하였다. 대상지에는 보행으로 연계가 가능한 역사문화 자원이 많기 때문에 도보로 통한 이동을 전제하였다.

2.1.1 서울관광산책로

- 산책로 : 서소문근린공원 -> 약현성당 -> 대상지 -> 남대문시장 -> 명동 -> 북창동 먹자골목 -> 숭례문-> 한양성곽길 -> 남산공원
- 목적 : 서울관광
- 대상 : 어린이를 동반한 가족, 서울을 방문하는 외국인

대상지와 주변의 대표적 역사문화자원을 관람 및 체험할 수 있는 루트이다. 서소문근린공원부터 남대문시장, 남산공원까지 서울의 역사와 상징을 체험할 수 있는 산책로로 어린이를 동반한 가족, 서울을 방문하는 외국인에게 적합하다.



[그림 5-18] 서울관광산책로

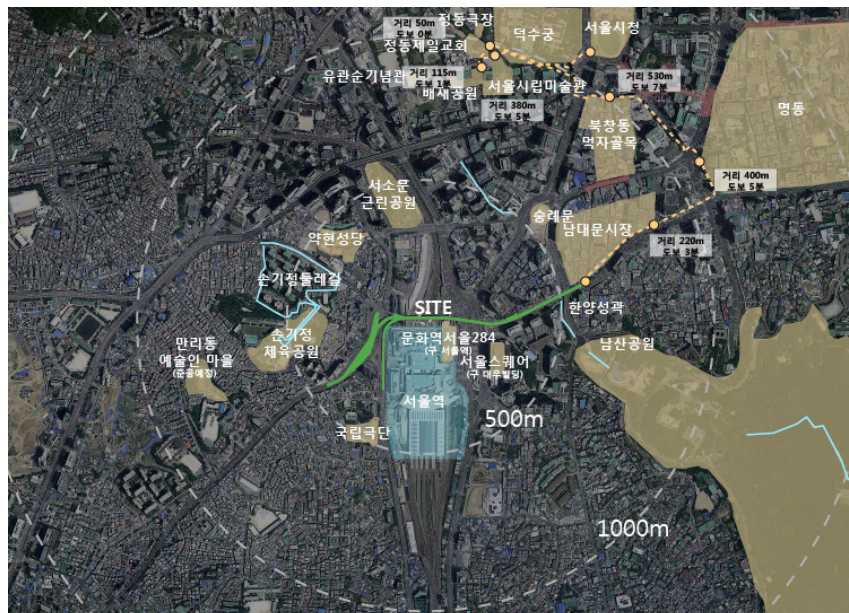
[표 5-4] 서울관광산책로 활동프로그램

시간	장소	소요시간	활동프로그램
10:00	서소문근린공원	1시간	서소문 역사 학습 및 산책
11:00 ~ 12:00	약현성당	1시간	성당관람
12:00 ~ 13:00	대상지	1시간	고가공원 관람 및 휴식
13:00 ~ 15:00	남대문시장	2시간	재래시장 체험 및 식사
15:00 ~ 17:00	명동	2시간	쇼핑
17:00 ~ 18:00	북창동 먹자골목	1시간	식사
18:00 ~ 18:30	승례문	30분	승례문 관광
18:30 ~ 19:00	한양성곽길	30분	한양성곽 관광
19:00 ~ 21:00	남산공원	2시간	남산타워, 남산전망대 관람
21:00	귀가	-	-

2.1.2 나들이산책로

- 산책로 : 서울시청 -> 서울시립미술관 -> 배재공원 -> 정동제일교회 -> 북창동 먹자골목 -> 명동 -> 남대문시장 -> 대상지
- 목적 : 나들이
- 대상 : 가족, 연인

역사문화자원을 거닐며 산책할 수 있는 산책로이다. 산책로는 서울시청, 시립미술관, 덕수궁 돌담길을 지나며 계절의 정취를 느낄 수 있다.



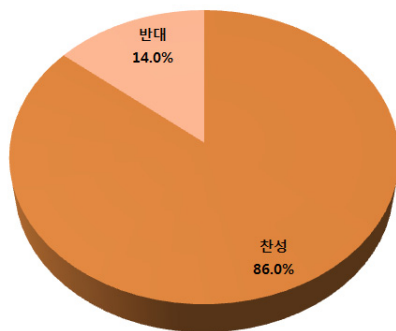
[그림 5-19] 나들이산책로

[표 5-5] 나들이산책로 활동프로그램

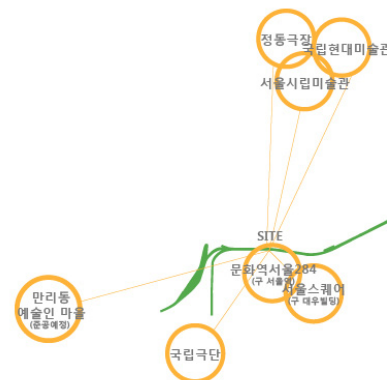
시간	장소	소요시간	활동프로그램
10:00	서울시청	-	출발
10:10 ~ 10:30	서울시립미술관	20분	미술관 앞 정원 산책
10:30 ~ 11:00	배재공원	30분	산책
11:00 ~ 12:00	정동제일교회	1시간	베델예배당 방문 및 휴식
12:00 ~ 13:00	북창동 먹자골목	1시간	식사
13:00 ~ 15:00	명동	2시간	쇼핑
15:00 ~ 17:00	남대문시장	2시간	재래시장 방문
17:00 ~ 19:00	대상지	2시간	휴식, 간단한 식사 후 귀가

2.2 예술과의 연계

고가도로 공원화 개방행사 당시 실시한 1차 설문과 대상지 일대를 대상으로 설문한 2차 설문의 합산결과 대상지 예술도입의 찬성은 86.0%로 압도적으로 높게 나타났다. 대상지의 주변에는 예술과 관련된 자원들이 산재하여 있다. 또한 이들 중에는 국립현대미술관, 서울시립미술관, 문화역서울284 등 국가의 소속으로 운영되는 자원이 다수 위치하고 있다. 이들과의 파트너십을 통한 공연운영 및 갤러리 전시는 공원의 파급력을 높일 수 있다.



[그림 5-20] 1, 2차 설문조사를 통한
대상지 예술도입의 찬반여부
(단위 : 퍼센트)



[그림 5-21] 예술관련자원과의 연계

[표 5-7] 지역의 역사문화자원

예술자원	분류	소속	연계가능한 형태	비고
정동극장	극장	명동예술극장	공연, 전시	
국립현대미술관	현대미술관	국가	미술품 전시	
서울시립미술관	미술관	시	미술품 전시	
문화역서울 284	복합문화공간	시	전시, 공연	
서울스퀘어 (구 대우빌딩)	미디어 파사드	사기업	미디어 파사드를 활용한 공원 홍보 및 정보제공	저녁에만 운영
국립극단	공연예술	재단법인	공연	국립극장 전속극단
만리동 예술인 마을	인적자원	일반인	다양한 형태	예술인 협동조합, 준공예정

3. 시설운영계획

3.1 시민정원사 양성

서울시에서는 시민조경아카데미를 운영하여 시민조경가를 양성하고 있다. 시민조경아카데미와 서울역 고가도로 공원화 사업을 연계를 통해 시너지를 낼 수 있다. 시민조경아카데미를 수료한 사람을 대상으로 서울역 고가도로 공원조성단계에서 투입하여 조경시공에 직접 참여하게 한다. 조경시공단계에서부터 시민의 참여는 조경식재에 대한 이해와 전문성을 높여줄 뿐만 아니라 조경수에 대한 유지관리가 체계적으로 이루어지게 한다. 공원 개장 후에 시민정원사는 공원 내 조경의 유지관리 및 안내, 가이드 역할을 할 수 있다. 시민조경아카데미와 연계한 시민정원사 양성은 채용을 통한 일자리 문제해결을 가능하게 하고, 공원에 대한 주인의식 함양을 통하여 공원운영에 있어서 시민들의 적극적인 참여를 이끌 수 있다.

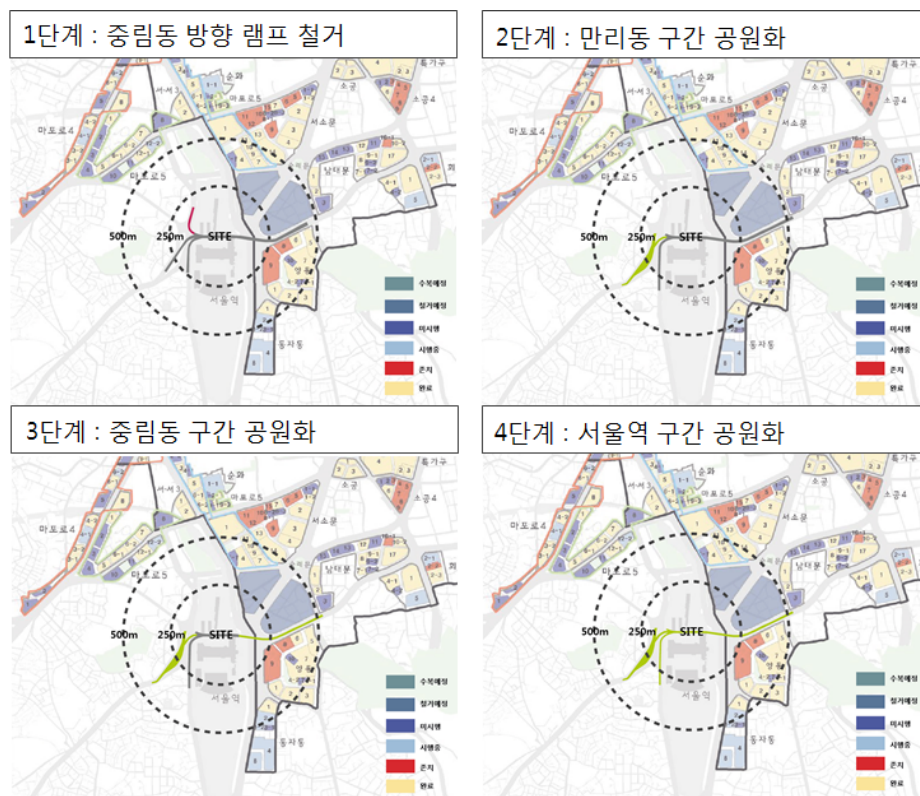
3.2 노숙자 재활 프로그램

서울역 주변에는 노숙자들이 대거로 점유하고 있으며, 공원운영시에 노숙자의 유입으로 인한 문제가 발생할 수 있다. 주변지역을 대상으로 한 인터뷰에서도 나타나듯이 노숙자는 큰 문제이다. 이들의 재활을 위하여 정원사 양성과정을 제안한다. 우선적으로 노숙자들의 재활의지를 파악하고, 정원사 교육을 통하여 공원조

성단계에서부터 투입을 실시한다. 조성단계에서부터 참여한 노숙자들은 공원 개장 후에 조경수 유지관리 및 안내, 가이드를 할 수 있다. 이 과정에 있어서 노숙자들은 재활의 의지가 필요하기 때문에 숙식 및 월급을 제공하여 노숙자들의 사회적 활동을 유도하여야한다. 노숙자의 재활은 서울역 고가도로 주변을 점유하고 있는 노숙자의 인구를 줄이고, 노숙자의 사회복귀를 돕는다.

4. 단계별 개발계획

대상지인 서울역 고가도로를 기점으로 동쪽지역은 도심부 환경정비사업 대상지로 지정되어 낙후한 지역의 정비를 하고 있다. 하지만 대상지의 서쪽지역은 도심부 환경정비 사업에서 제외되었으며 특히 만리동 지역은 낙후가 크게 나타나고 있다. 우선순위 지정을 통하여 공원의 단계별 개발 계획이 필요하다.



[그림 5-22] 단계별 개발계획

1단계로 중립동 방향 램프를 우선 철거함으로 교통의 영향을 최소화한다. 2단계로 상대적으로 낙후된 만리동 구간의 공원화를 우선적으로 실시하여 만리동 일대를 활성화 한다. 3단계로 중립동 구간의 공원화를 통하여 남대문시장과 서울역을 연결한다. 4단계 서울역 구간 공원화를 통하여 전 구간 개발을 완료하며 동서부의 연결을 통해 동부의 자원을 서부로 유도할 수 있다.

제6장 결론 및 제언

서울역 고가도로는 서울의 발전과 함께해온 서울의 관문이자, 얼굴이다. 또한 실제로 사용하게 될 사람은 시민이다. 이 때문에 시민의견이 반영되지 않은 계획이나, 고가도로 자체의 가치를 충분히 활용하지 못한 계획은 가치를 갖기 힘들다. 서울역 고가도로 공원을 위하여 서울시에서는 시민들과 소통을 위한 토론회, 주민설명회, 아이디어 설명회 등을 하고 있다. 하지만 이러한 과정에 있어서 미흡함과 형식상의 운영이라는 인상은 시민들의 원성을 사고 있다. 시민들 또한 정당한 발언권을 행사하지 않고 반대시위를 하거나 토론회를 무산시키는 등의 소통과정에 있어서 어려움을 겪고 있다.

현대에 고가도로는 주변의 슬럼화와 구조물 자체의 낙후를 지적받고 철거하는 추세이다. 하지만 서울역 고가도로는 우리나라의 경제발전과 기술발전을 보여주는 구조물로서 보존되어야 할 필요가 있다. 또한 서울역 고가도로의 주변에는 숭례문, 남대문, 한양성곽, 서소문근린공원 등의 역사 문화자원이 산재하고 있으며, 고가도로 자체 또한 역사문화자원으로의 가치를 지니고 있는 점에서 공원에 가치를 갖는다.

고가도로 공원화 조성에 있어서 시민들은 대부분 긍정적인 의사를 표현하고 있다. 하지만 생계와 관련된 주변 상인 다수는 고가도로 공원화가 교통 침체를 일으킬 것을 우려하고 공원화를 반대하고 있다. 이런 이유로 본 연구에서는 고가도로 공원화를 위하여 교통에의 영향 최소화를 하는 방향으로 고가도로의 일부 램프 철거 및 교통시스템 개선을 제시하였다. 또한 시민아이디어공모의 출품작 분석을 통하여 공통 키워드를 도출하였고, 설문조사를 통하여 우선시 되어야 하는 사항을 찾아내었다. 설문조사결과 시민들은 공원조성에 있어서 문화를 가장

중요시 하였고, 휴식과 대화를 위한 공간 조성을 요구하고 있었다. 시민들은 공원의 운영관리를 서울시 주도로 해나갔으면 좋겠다고 답하였다. 하지만 적극적인 시민의 참여를 통하여 주인의식을 가지게 한다면 시민의 자발적인 공원운영관리가 일어날 수 있을 것이다.

본 연구의 계획에서는 시민의 의견을 바탕으로 기본방향을 도출하였고, 서울역 고가도로를 주변의 역사문화자원을 연결할 수 있는 매개체로 해석하여 공원화 계획을 하였다. 대상지의 주변에는 구 서울역, 승례문, 남대문시장, 명동 등이 위치하고 있어 서울의 역사를 보여주고 있다. 하나의 도심 산책로로서의 고가도로 공원은 이들을 전망하고, 직접 찾아가는 길목이 될 수 있다.

서울역 주변에는 노숙자들이 점유하고 있기 때문에 대상지의 공원화시에 유입될 우려가 있다. 단순히 노숙자의 침입을 막는 것은 근본적인 해결책이 되기 어렵다. 이러한 이유로 본 연구에서는 노숙자의 정원사 양성을 통한 재활을 제안하였으나 더 적극적인 재활프로그램의 도입이 필요하다.

공원 조성에 있어서 서울역 고가도로의 공원화처럼 정부와 시민과의 의견 교류가 일어나는 경우는 많지 않았다. 서울역 고가도로 공원화는 전통적 거버넌스의 위계에서 협력적 거버넌스의 위계로 넘어가는 과도기에 있다. 이 공원화를 통하여 정부와 시민과의 관계 구축은 앞으로의 공원 조성뿐만 아니라 국책사업 시행에 큰 영향을 끼칠 것이다. 하지만 시는 소통이 원활이 이루어지지 않은 상태에서 공원화를 빠르게 추진하려는 모습을 보이고 있으며 시민들 또한 반대시위를 하고 토론회를 무산시키는 등 다소 과격한 모습을 보이고 있다. 고가도로 공원화에 있어서 ‘빠르게’ 보다는 시와 시민, 전문가 간에 ‘소통’에 초점을 맞추었을 때에 대상지의 공원화가 의미를 가질 것이다.

[참고문헌]

Ⅰ 국내문헌

● 학위논문

- 김진환(2009), 경춘선 철도폐선부지 선형공원 설계, 서울대학교 대학원 석사학위논문, 미간행
- 최동아(2013), 선형공원으로서 시설녹지의 특성 및 활용에 관한 연구 : 제1기 수도권 신도시를 중심으로, 서울대학교 대학원 석사학위논문, 미간행
- 윤효선(2012), 순교성지를 위한 도시공원 설계: 서소문공원을 중심으로, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문, 미간행
- 조정필(2013), “미디어파사드에 의한 대형빌딩의 장소성 형성이 보행자의 야간경관 체감에 미치는 영향분석 : 서울스퀘어빌딩을 중심으로”, 광운대학교 대학원 박사학위청구논문, 미간행

● 학술지 수록 논문

- 김재철, 박근현(2013), “선형공원의 기능성과 접근성에 관한 연구 - 면적 근린공원과의 비교사례연구 중심으로,” 『대한국토·도시계획학회지』, 48(6): 89-106
- 윤희연(2010), “웨스트 첼시 개발과 하이라인의 역할에서 나타난 랜드스케이프 어바니즘의 성격,” 『한국조경학회지』, 38(1): 84-97
- 윤희연(2013), “고급화 공원의 경제성 : 뉴욕 하이라인의 헤도닉 분석,” 『대한국토·도시계획학회지』, 48(7): 135-152
- 박현찬(2006), “프랑스 협의개발 제도 검토 및 파리의 사례”, 『건축과 사회』, 봄(3): p.98-109
- 곽형기, 이현정(2009), “마라토너 손기정의 체육사적 의미”, 『한국체육과학회지』, 18(3): 3-13
- 서정립(2010), “문화관광산업으로서의 상설극장운영에 관한연구 -정동극장 사례를 중심으로-,” 『한국무용연구』, 28(2): 151-168
- 김영수(2013), “서울 한양도성의 보존현황과 주변부 관리”, 『도시인문학연구』, 5(1): 65-96
- 이은희외 4인(2007), “초화류를 중심으로한 관리조방적 옥상녹화용 식물 소재 선정,” 『한국환경복원녹화기술학회지』, 10(2): 84~96
- 이재필외 6인(2003), “옥상녹화에 적합한 지반, 점적 관수 및 잔디선정,” 『한국잔디학회지』, 17(4): 155-163

윤평섭외 2인(2007), “옥상정원의 식물적응에 관한 연구,” 『한국식물·인간·환경학회지』, 10(2): 1-7

● 단행본

박근현외 2인(2013), 『공원복지 구현을 위한 선형 공원의 조성효과와 공급방향 연구』, 서울:

국토연구원

강근복외 8인(2010), 『인존정책연구회 연구총서: 한국사회의 이슈와 정책』, 파주: 한국학술정보

주재복외 4인(2011), 『지방자치단체의 협력적 거버넌스 재설계 방안』, 서울: 한국지방행정연구원

박재창(2010), 『한국 민주주의와 시민사회』, 홍천: 아르케

은재호, 오수길(2009), 『한국의 협력적 거버넌스』, 서울: 대영문화사

주재복, 한부영(2006), 『갈등유형별 협력적 로컬 거버넌스의 구축방안』, 서울: 한국지방행정연구원

권영덕외 2인(2012), 『1960년대 서울시 확장기 도시계획 연구』, 서울: 서울연구원

서울특별시 도시교통본부(2013), 『2013년도 서울시 차량통행속도』, 서울: 서울특별시 도시교통본부

김기호외 2인(2014), 『안녕! 고가도로』, 서울: 서울역사박물관

서울특별시 도시안전실(2012), 『서울역고가 및 모래내고가 정밀안전진단 용역』, 서울 : 서울특별시 도시안전실

● 정기간행물

황주영(2014), “파리의 공중 산책로 프롬나드 플랑테,” 『환경과 조경』 (2014년 11월)

최이규(2014), “지역과 주민이 가진 에너지를 발견하라,” 『환경과 조경』 (2014년 11월)

Ⅱ 해외문헌

● 단행본

Shannon, Kelly and Marcel Smet(2010), The Landscape of Contemporary Infrastructure, Rotterdam: NAI Publishers

Hayes, Brian(2005), Infrastructure : a field guide to the industrial landscape, New York: Norton

Merlin, Pierre and Françoise Coay(1996), Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Paris: PUF

James Corner(2003), "Landscape Urbanism" in *Landscape Urbanism: A Manuel for the Machinic Landscape*, ed. Mohsen Mostafabvi & Ciro Najle, London: AA Publication

New York City Department of City Planning(2005b) West Chelsea Special District(N05016(A) ZRM), New York

Chicago Department of Transportation(2012), Bloomingdale Trail and Park Framework Plan, Chicago Department of Transportation

● 학술지 수록 논문

Hardy, Hugh(2005), "The Romance of Abandonment: Industrial Parks", *Journal of Places*, 17(3): 32-37

Kullmann, Karl(2011), "Thin park / thick edges: towards a linear park typology for (post)infrastructural sites," *Journal of Landscape Architecture*, 6(2): 70-81

Kullmann, Karl(2013), "Green-Networks: Integrating Alternative Circulation Systems into Post-industrial Cities," *Journal of Urban Design*, 18(1): 36-58

Heathcott, Joseph(2013), "The Promenade Plantee: Politics, Planning, and Urban Design in Postindustrial Paris," *Journal of Planning Education and Research*, 33(3): 280-291

Chris, Ansell and Alison Gash(2008), "Collaborative Governance in Theory and Practice," *Journal of Public Administration Research and Theory* 18(4): 543-571

Gastil, Ray(2013), "Prospect parks: walking the promenade Plantee and the High Line," *Studies in the History of Garden & Designed Landscape: An International Quarterly*, 33(4): 280-289

● 정기간행물

PATRICK McGeehan, "The High Line Isn't Just a Sight to see; It's Also an Economic Dynamo," 『The New York Times』 (June 5, 2011)

■ 보도자료

문화체육관광부, 서울시, 코레일, "서울역의 새로운 꿈, 국제컨벤션센터 유치" 『서울역북부역세권 개발 기본구상』 공동발표 (2008년 12월 5일)

정관용, 이택근, 이민호, "시사자키 정관용입니다", FM 98.1 (2014년 10월 13일 오후 7시)

■ 웹사이트

“도시재생사업단,” <http://www.kourc.or.kr>
“부산시 인터넷신문 홈페이지,” <http://news.busan.go.kr>
“Friends of the High Line,” www.thehighline.org
“The 606,” the606.org
“서울특별시 건설,” <http://infra.seoul.go.kr>
“경의선숲길지기,” <http://www.gyeonguiline.org>
“통계청 e-나라지표,” <http://www.index.go.kr>
“서울통계홈페이지,” <http://stat.seoul.go.kr>
“서울시사편찬위원회 자료실,” <http://historylib.seoul.go.kr>
“서울도시철도공사,” www.smrt.co.kr
“중구 문화관광,” tour.junggu.seoul.go.kr
“약현성당,” www.yakhyeon.or.kr
“서울특별시 서울의 공원,” parks.seoul.go.kr
“서울중구의회,” council.junggu.seoul.kr
“남대문시장,” namdaemunmarket.co.kr
“와우서울,” wow.seoul.go.kr
“문화재청,” <http://www.cha.go.kr>
“위키피디아,” ko.wikipedia.org
“한국콘텐츠진흥원 문화콘텐츠닷컴” www.culturecontent.com
“서울시 홈페이지,” <http://opengov.seoul.go.kr>
“서울도시계획포털,” <http://urban.seoul.go.kr>
“한국인공지반녹화협회,” www.ecoearth.or.kr
“국가법령정보센터,” www.law.go.kr

[부록]

1차 설문조사

서울역 고가도로 공원화 계획을 위한 설문조사

안녕하십니까?

귀중한 시간을 내어주셔서 감사합니다.

서울대학교 환경대학원 석사과정에 재학 중인 김지훈입니다.

저는 '서울역 고가도로 공원화 계획' 을 주제로 석사학위 논문을 진행 중입니다. 본 설문은 서울역 고가도로 공원화에 대한 서울역 고가도로 방문객의 인식을 분석하기 위한 것으로 학문적 연구목적 이외에는 절대 사용하지 않을 것이며, 답변해주신 분의 익명성이 보장됨을 약속드립니다.

다시 한 번 바쁘신 와중에도 설문에 협조해 주신 점에 뜻깊은 감사의 말씀을 드립니다.

2014년 10월

서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사과정 김지훈



┃ 연락처: 010-6322-3801

┃ Email: glre12@snu.ac.kr

[일반적인 공원이용실태 조사]

1. 평소에 공원을 얼마나 자주 가십니까?

- | | | |
|--------------|--------------|------------|
| 1) 거의 매일 | 2) 일주일에 2~3번 | 3) 일주일에 1번 |
| 4) 한 달에 1~2번 | 5) 거의 가지 않음 | |

2. 주로 어느 시간대에 공원을 이용하십니까?

- | | | | | |
|-------|-------|---------|-------|-------|
| 1) 새벽 | 2) 오전 | 3) 점심시간 | 4) 오후 | 5) 저녁 |
|-------|-------|---------|-------|-------|

3. 보통 공원에 어느 정도 머무십니까?

- 1) 2시간 이상 2) 1시간 30분~2시간 3) 1시간~1시간 30분
4) 30분~1시간 5) 30분 이하

서울역 고가도로는 1970년에 조성되어졌으며,
현재 서울시에서 고가도로 **공원화**를 추진 중에 있습니다.

[서울역 고가공원 인식조사]

1. 이 사업에 관하여 들어보신 적이 있습니까?

1) 예 2) 아니오

-> 1) 예 라고 응답하신 분은 1-1로 가주세요

1-1. 들어보신 적이 있다면 어느 경로를 통해 접하셨습니까?

- 1) 텔레비전 2) 신문 3) 라디오 4) 페이스북 및 트위터_SNS 5) 지인
6) 시민단체의 활동 7) 인터넷 8) 기타

2. 서울역 고가도로 공원 조성과정에 시민 참여가 필요하다고 생각하십니까?

1) 예 2) 아니오

[서울역 고가공원 조성을 위한 조사]

1. 서울역 고가공원을 만들 때 가장 중요한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1) 문화 2) 보존 3) 역사 4) 생태 5) 상징 6) 주변과의 연결 7) 기타()

2. 서울역 고가공원을 방문한다면 어떤 목적으로 방문하시겠습니까?

복수응답가능

- | | |
|---------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 휴식 | <input type="checkbox"/> 친구나 가족과 시간을 보내기 위해서 |
| <input type="checkbox"/> 자연 및 야외 체험 | <input type="checkbox"/> 바쁜 일상 속 잠깐의 휴식 |
| <input type="checkbox"/> 관광 | <input type="checkbox"/> 조망 |
| <input type="checkbox"/> 자연학습 | <input type="checkbox"/> 가벼운 운동 |
| <input type="checkbox"/> 역사 문화에 대한 학습 | <input type="checkbox"/> 기타: _____ |

3. 고가공원에 어떤 시설이 생겼으면 좋겠습니까? 복수응답가능

- | | | | |
|--------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 전망대 | <input type="checkbox"/> 박물관 | <input type="checkbox"/> 레스토랑 | <input type="checkbox"/> 광장 |
| <input type="checkbox"/> 상점 | <input type="checkbox"/> 도서관 | <input type="checkbox"/> 카페 | <input type="checkbox"/> 도시농업 |
| <input type="checkbox"/> 자전거도로 | <input type="checkbox"/> 산책로 | <input type="checkbox"/> 휴게시설 | <input type="checkbox"/> 기타 _____ |

[서울역 고가공원 운영 및 관리를 위한 조사]

1. 조성된 공원의 운영 및 관리는 누가 하여야 한다고 생각하십니까?

- 1) 서울시_관 주도 2) 전문업체_기업 주도 3) 시민단체_시민 주도
4) 기타 _____

2. 고가공원에 공연 및 예술 전시를 한다면, 관람을 위해 방문하실 의사가 있으십니까?

- 1) 예 2) 아니오

3. 공원 기부문화를 제안한다면 참여하실 의사가 있으십니까?

- 1) 예 2) 아니오

4. 공원의 유지관리를 위하여 입장비를 낸다면, 얼마를 지불하실 의사가 있으십니까?

_____ 원

[기타]

1. 공원조성에 있어서 시민과의 소통은 어떠한 방식으로 이루어져야 한다고 생각하십니까?

2차 설문조사

서울역 고가도로 공원화 계획을 위한 설문조사

안녕하십니까?

귀중한 시간을 내어주셔서 감사합니다.

서울대학교 환경대학원 석사과정에 재학 중인 김지훈입니다.

저는 '서울역 고가도로 공원화 계획' 을 주제로 석사학위 논문을 진행 중입니다. 본 설문은 서울역 고가도로 공원화에 대한 서울역 고가도로 일대의 인식을 분석하기 위한 것으로 학문적 연구목적 이외에는 절대 사용하지 않을 것이며, 답변해주신 분의 익명성이 보장됨을 약속드립니다.

다시 한 번 바쁘신 와중에도 설문에 협조해 주신 점에 뜻깊은 감사의 말씀을 드립니다.

2014년 10월

서울대학교 환경대학원 환경조경학과 석사과정 김지훈



┃ 연락처: 010-6322-3801

┃ Email: glre12@snu.ac.kr

[일반적인 공원이용실태 조사]

1. 평소에 공원을 얼마나 자주 가십니까?

- | | | |
|--------------|--------------|------------|
| 1) 거의 매일 | 2) 일주일에 2~3번 | 3) 일주일에 1번 |
| 4) 한 달에 1~2번 | 5) 거의 가지 않음 | |

2. 주로 어느 시간대에 공원을 이용하십니까?

- | | | | | |
|-------|-------|---------|-------|-------|
| 1) 새벽 | 2) 오전 | 3) 점심시간 | 4) 오후 | 5) 저녁 |
|-------|-------|---------|-------|-------|

3. 보통 공원에 어느 정도 머무십니까?

- | | | |
|------------|----------------|----------------|
| 1) 2시간 이상 | 2) 1시간 30분~2시간 | 3) 1시간~1시간 30분 |
| 4) 30분~1시간 | 5) 30분 이하 | |

서울역 고가도로는 1970년에 조성되어졌으며,
현재 서울시에서 고가도로 **공원화**를 추진 중에 있습니다.

[공원조성 찬반 조사]

1. 서울역 고가도로에 공원을 조성하는데 동의하십니까? 1) 예 2) 아니오

-> 1) 예 라고 응답하신 분은 1-1로 가주세요

1-1. 고가도로는 왜 공원화되어야 한다고 생각하십니까? 한 줄로 답해주세요

()

[서울역 고가공원 인식조사]

1. 이 사업에 관하여 들어보신 적이 있습니까? 1) 예 2) 아니오

-> 1) 예 라고 응답하신 분은 1-1로 가주세요

1-1. 들어보신 적이 있다면 어느 경로를 통해 접하셨습니다?

- 1) 텔레비전 2) 신문 3) 라디오 4) 페이스북 및 트위터_SNS 5) 지인
6) 시민단체의 활동 7) 인터넷 8) 기타

2. 서울역 고가도로 공원 조성과정에 시민 참여가 필요하다고 생각하십니까?

1) 예 2) 아니오

[서울역 고가공원 조성을 위한 조사]

1. 서울역 고가공원을 만들 때 가장 중요한 것은 무엇이라고 생각하십니까?

1) 보행 2) 문화 3) 상징 4) 기억 5) 기타()

2. 서울역 고가공원을 방문한다면 어떤 목적으로 방문하시겠습니까?

복수응답가능

- | | |
|---------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 휴식 | <input type="checkbox"/> 친구나 가족과 시간을 보내기 위해서 |
| <input type="checkbox"/> 자연 및 야외 체험 | <input type="checkbox"/> 바쁜 일상 속 잠깐의 휴식 |
| <input type="checkbox"/> 관광 | <input type="checkbox"/> 조망 |
| <input type="checkbox"/> 자연학습 | <input type="checkbox"/> 가벼운 운동 |
| <input type="checkbox"/> 역사 문화에 대한 학습 | <input type="checkbox"/> 기타: _____ |

3. 고가공원에 어떤 시설이 생겼으면 좋겠습니까? 복수응답가능

- | | | | |
|-----------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 전망대 | <input type="checkbox"/> 박물관 | <input type="checkbox"/> 미술관 | <input type="checkbox"/> 광장 |
| <input type="checkbox"/> 상점 | <input type="checkbox"/> 도서관 | <input type="checkbox"/> 카페 | <input type="checkbox"/> 도시농업 |
| <input type="checkbox"/> 자전거도로 | <input type="checkbox"/> 산책로 | <input type="checkbox"/> 휴게시설 | <input type="checkbox"/> 식당 |
| <input type="checkbox"/> 기타 _____ | | | |

[서울역 고가공원 운영 및 관리를 위한 조사]

1. 조성된 공원의 운영 및 관리는 누가 하여야 한다고 생각하십니까?

- 1) 서울시_관주도 2) 전문업체_기업주도 3) 시민단체_시민주도
4) 기타 _____

2. 고가공원에 공연 및 예술 전시를 한다면, 관람을 위해 방문하실 의사가 있으십니까?

- 1) 예 2) 아니오

3. 공원 기부문화를 제안한다면 참여하실 의사가 있으십니까?

- 1) 예 2) 아니오

[기타]

1. 공원조성에 있어서 시민과의 소통은 어떠한 방식으로 이루어져야 한다고 생각하십니까?

Abstract

Planning for Seoul Station Elevated Promenade Park

Kim Jihoon

Dep. of Landscape Architecture,
Graduate School of Environmental Studies,
Seoul National University
Advised by Professor Zoh Kyung-jin

To meet the demand of city dwellers for facilities such as water, sewage, traffic, communication, and so on, urban infrastructure has been supplied for the every-increasing urban population. However, urban infrastructure has limitations, as it was made for a single function. Urban infrastructure is discarded or treated with unwanted facility. Nowadays, urban infrastructure receives heightened attention as a medium of urban restoration. And it would be necessary for urban infrastructure to perform complex roles. A mixture of infrastructure, landscape, and architecture creates an economical and cultural synergy for urban restoration.

Recently, Seoul Station elevated road, one of the representative elevated roads, has become a big issue, because there was a proposal to reconstruct the elevated road into a park. Seoul Station elevated road was constructed in 1970 to connect eastern and western areas of Seoul. In December 2006, this elevated road was evaluated as D grade in the precision safety diagnosis. Afterwards, the elevated road was planned to be demolished for further reconstruction. The reconstruction was postponed for a long time due to the lack of financing. Recently, Seoul Metropolitan government announced that Seoul Station elevated road will be a park. This road can be a corridor from Seoul Station to Namdaemun, Myeong-dong and has a history about Seoul's

development after being a promenade park.

In constructing a park, it is important to take into account public opinion. It can be active and has value, because public will visit the park. Therefore, Seoul Metropolitan government was organizing the elevated road open event for people. The public was invited to take part in the discussion, ideas competition, and presentation of the neighborhood with regard to the elevated road. The government tries to communicate with the public. It is time to build collaborative governance in park construction. Building this governance will have an effect on park construction and national projects.

This study suggests park planning by the site analysis and a public opinion survey. The site analysis includes a large-scale analysis, physical analysis, regional historical and cultural resources, local neighborhood activity, and a site survey about local urban planning. The public opinion survey consists of a question investigation on the elevated road open event, neighborhood question investigation and interview, as well as the analysis of the ideas.

The public was positive about the proposal to reconstruct the elevated road into a park; however, local retailers were negative. They thought that reconstruction could result in heavy traffic in the area which would cause difficulties in supply distribution. This study suggests that demolishing one of the elevated road ramps and improving the traffic system should be the priorities in the reconstruction plan. Also, I found the keyword as analysis of idea competition, and priority by question investigation. The public opinion is that people want to make a cultural, restful space.

This study is meaningful for the projected park construction is that it analyzes the communication between the government and the public opinion. This study suggests a connection with local historical and cultural resources. That can lead a park potential.

Keywords : Seoul Station elevated road, elevated promenade park, urban
Infrastructure, historical and cultural resources, public opinion
survey

Student Number : 2013-22017